

## BAB IV

### HASIL DAN PEMBAHASAN

#### 4.1 Gambaran Umum Kota Blitar

Kota Blitar terletak  $\pm 160$  km sebelah selatan Ibukota Propinsi Jawa Timur yaitu Kota Surabaya dan terletak di tengah-tengah Kabupaten Blitar serta merupakan kota terkecil ketiga di Jawa Timur setelah kota Batu dan Kota Mojokerto. Kota ini terletak pada  $112^{\circ} 14'$  hingga  $112^{\circ} 28'$  bujur timur dan  $8^{\circ} 2'$  hingga  $8^{\circ} 8'$  lintang selatan.

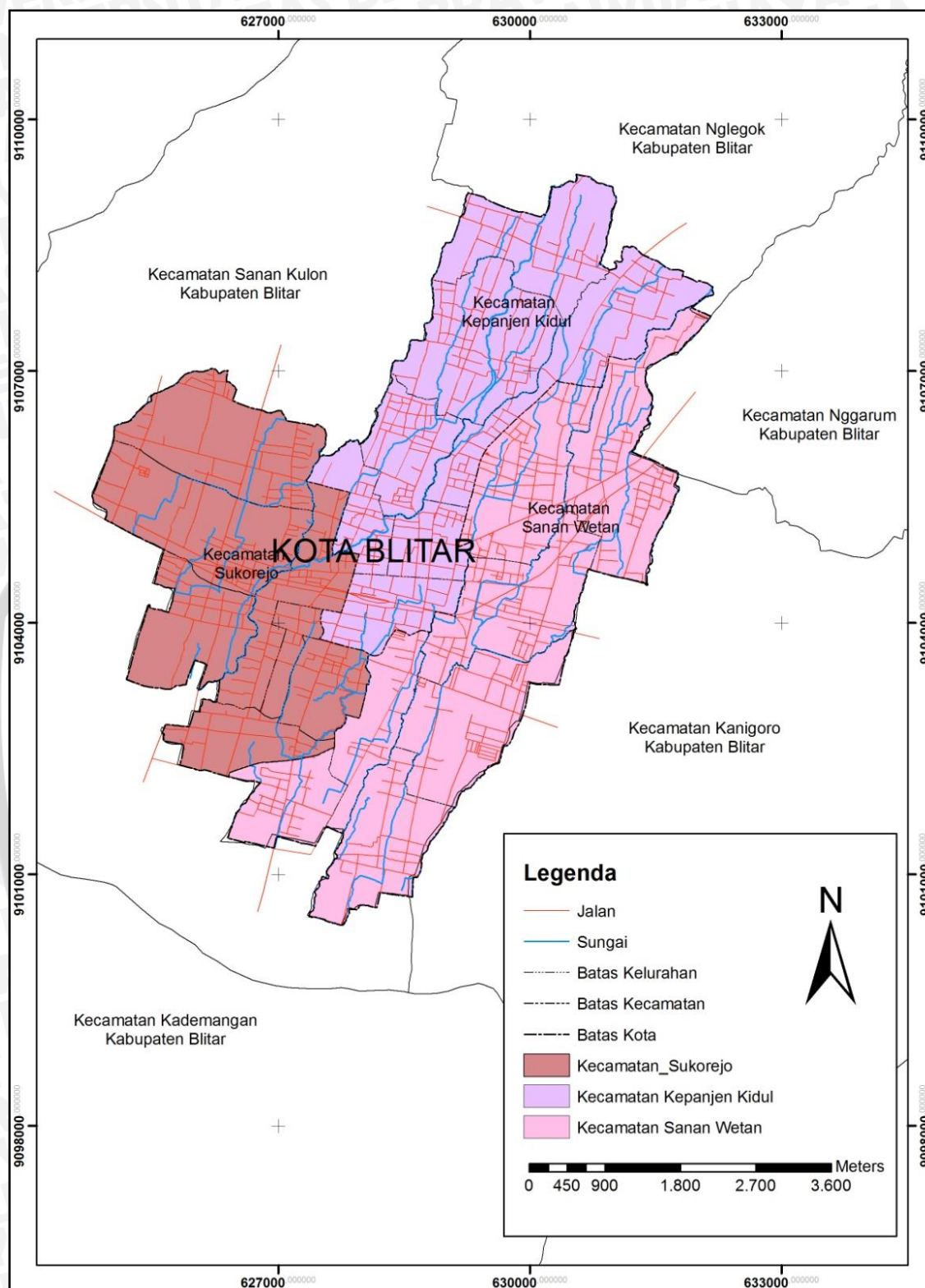
Kota Blitar memiliki tiga Kecamatan, yaitu Kecamatan Sukorejo, Kecamatan Kepanjen Kidul dan Kecamatan Sanan Wetan. Wilayah administrasi Kota Blitar berbatasan langsung dengan wilayah kecamatan yang berada di Kabupaten Blitar. Adapun batas administrasi Kota Blitar adalah sebagai berikut :

Sebelah utara	: Kecamatan Nglegok dan Garum
Sebelah Timur	: Kecamatan Garum dan Kanigoro
Sebelah Selatan	: Kecamatan Kanigoro dan Sanankulon
Sebelah barat	: Kecamatan Sanankulon dan Nglegok

Peta administrasi Kota Blitar dapat dilihat pada Gambar 4.1.

Kondisi topografi di Kota Blitar rata-rata adalah 156 meter, dengan rincian untuk wilayah Kota Blitar bagian utara ketinggiannya adalah 245 meter dengan tingkat kemiringan  $2-15^{\circ}$ , bagian tengah memiliki ketinggian rata-rata sebesar 185 meter dengan kemiringan  $0-2^{\circ}$ , sedangkan untuk wilayah bagian selatan memiliki ketinggian rata-rata sebesar 140 meter dengan tingkat kemiringan berkisar dari  $0-2^{\circ}$ .

Jenis tanah yang ada di Kota Blitar termasuk dalam jenis tanah litosol dan regosol dengan tingkat kesuburan yang cukup baik akibat pengaruh dari debu vulkanik Gunung Kelud. Sebagaimana wilayah lainnya di Indonesia, iklim di Kota Blitar ditandai dengan adanya 2 kali pergantian musim setiap tahunnya, yaitu : musim hujan dan musim kemarau.



Gambar 4. 1 Peta Administrasi Kota Blitar



#### 4.2 Gambaran Umum Koridor Jalan Dr. Mohammad Hatta dan Ir. Soekarno

Koridor jalan Dr. Mohammad Hatta dan Ir. Soekarno merupakan koridor jalan yang menghubungkan Pusat Informasi Pariwisata dan Perdagangan (PIPP) menuju kompleks wisata Makam Bung Karno (MBK). PIPP merupakan lokasi yang disediakan sebagai tempat penyambut kedatangan para wisatawan sekaligus sebagai tempat transit bagi para tamu yang berkunjung ke Kota Blitar sebelum menuju lokasi wisata. Segala informasi tentang potensi pariwisata dan perdagangan Kota Blitar serta daerah sekitarnya ada disini. Selain itu PIPP juga menyediakan areal parkir yang luas untuk kendaraan wisatawan (Gambar 4.2 a), pusat PKL (Gambar 4.2 b), kios souvenir yang menyediakan oleh-oleh khas Blitar (Gambar 4.2 c), tempat bermain anak (Gambar 4.2 d), sentra becak (Gambar 4.2 e), pemandu wisata dan layanan informasi berbasis teknologi (Gambar 4.2 f).



(a)



(b)



(c)



(d)



(e)



(f)

**Gambar 4. 2 Pusat Informasi Pariwisata dan Perdagangan**



Makam Bung Karno merupakan kawasan wisata sejarah yang memudahkan aktivitas berziarah ke makam presiden pertama Indonesia Ir. Soekarno (Gambar 4.3 a), membaca dan meminjam buku di Perpustakaan bertaraf Internasional (Gambar 4.3 b), melihat peninggalan bersejarah di Museum Bung Karno (Gambar 4.3 c), pertunjukan bulanan di Amphi Theater (Gambar 4.3 d) dan keberadaan Gong Perdamaian Dunia yang sering menarik minat wisatawan untuk berfoto (Gambar 4.3 e).



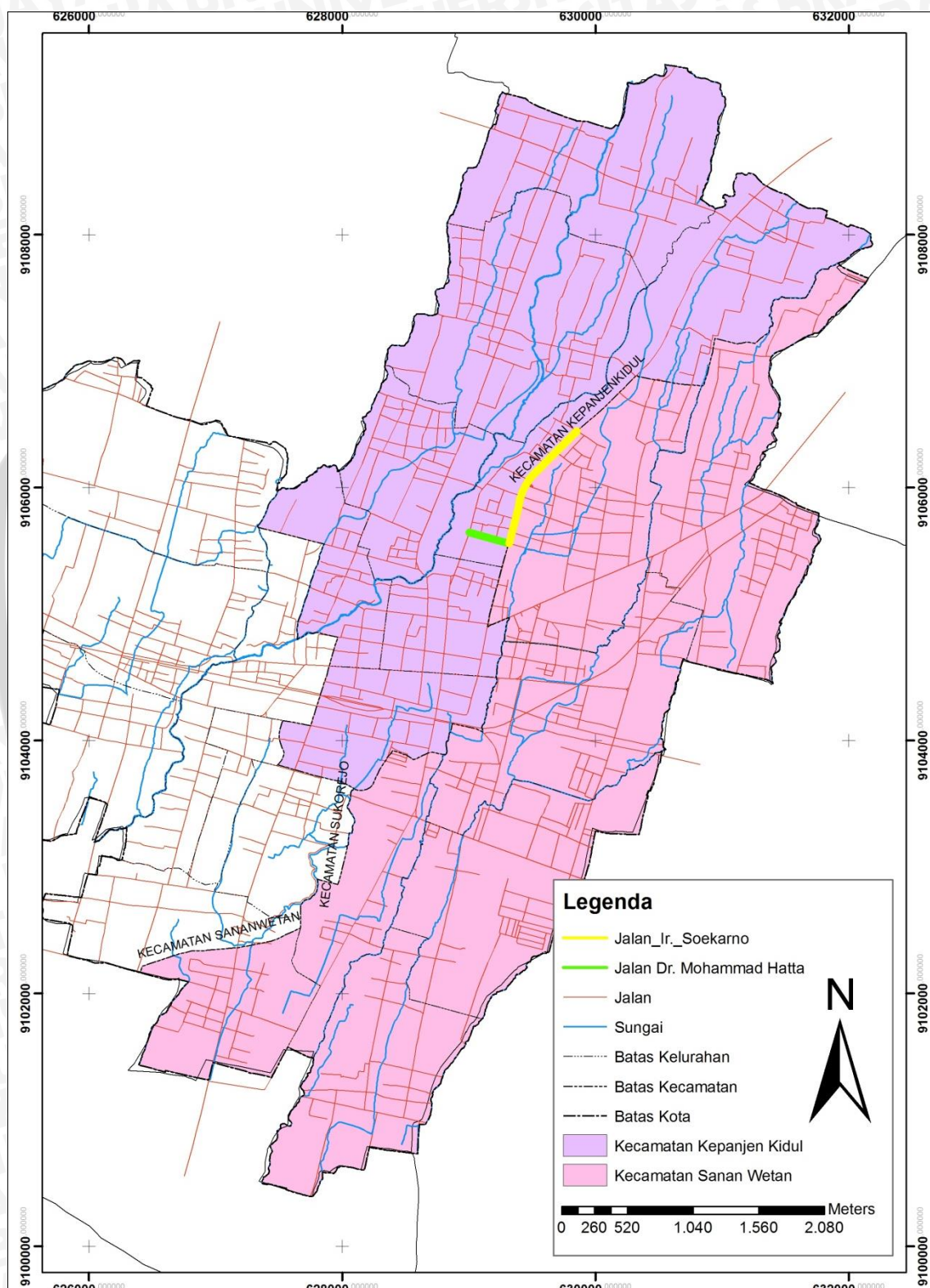
**Gambar 4. 3 Kawasan Wisata Makam Bung Karno**

Koridor Jalan Dr. Mohammad Hatta merupakan jalan lokal primer sedangkan Jalan Ir. Soekarno merupakan jalan arteri sekunder. Keduanya memiliki tipe jalan dua lajur dua arah terbagi tanpa median jalan. Koridor Jalan Dr. Mohammad Hatta memiliki panjang jalan  $\pm 300$  meter dan Koridor Jalan Ir. Soekarno memiliki panjang jalan  $\pm 800$  meter.

Segmen 1 merupakan koridor Jalan Dr. Mohammad Hatta yang dimulai dari pertigaan Jalan Dr. Mohammad Hatta dengan Jalan Dr. Wahidin (Pertigaan depan *Fresh Resto and Boutique*) hingga pertigaan Jalan Dr. Mohammad Hatta dengan Jalan Ir. Soekarno. Koridor Jalan Ir. Soekarno dibagi menjadi dua segmen, yaitu segmen 2 dan segmen 3. Segmen 2 dimulai dari pertigaan Jalan Ir. Soekarno dengan Jalan Dr.

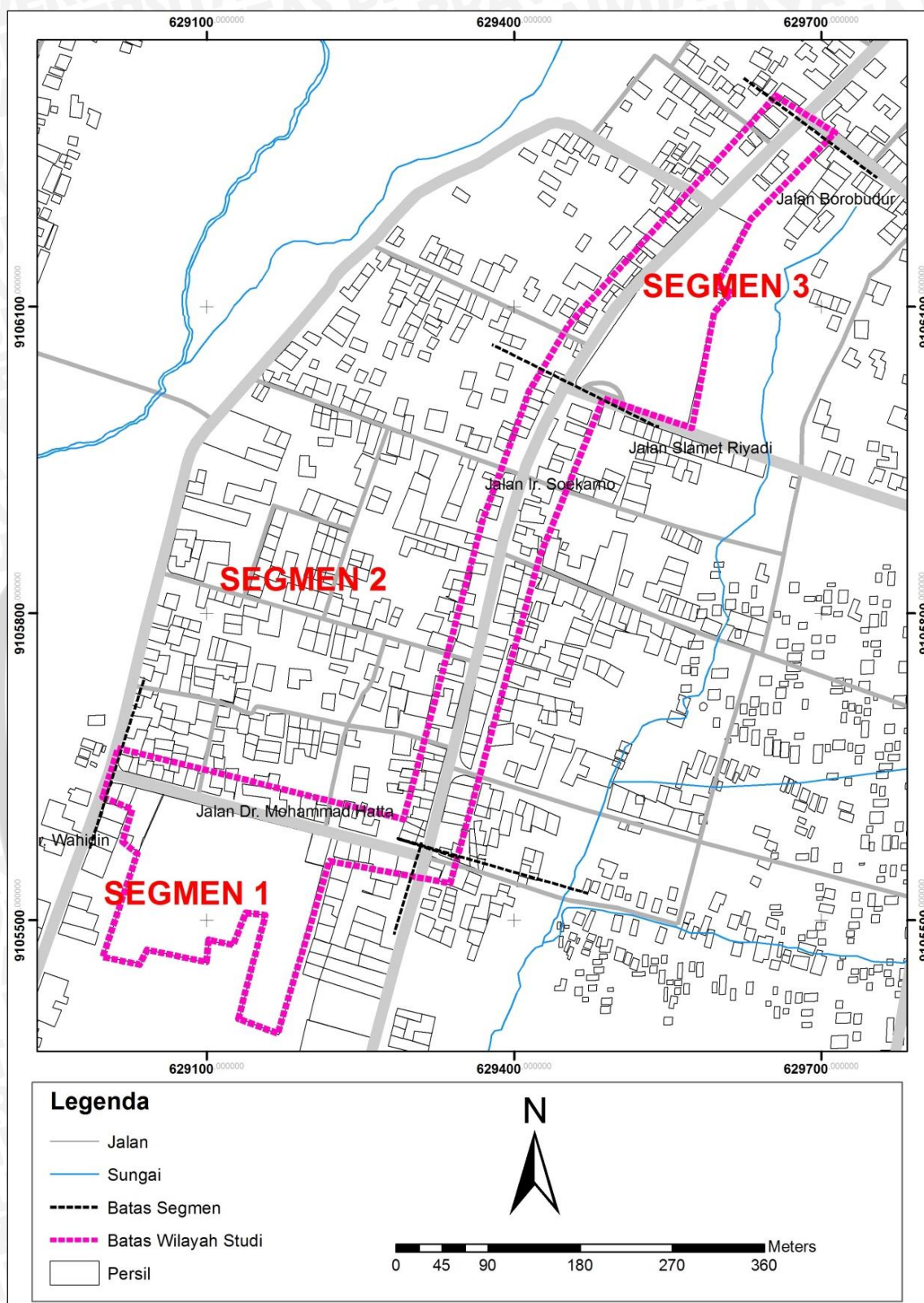


Mohammad Hatta hingga pertigaan Jalan Ir. Soekarno dengan Jalan Slamet Riyadi. Sedangkan segmen 3 dimulai dari pertigaan Jalan Ir. Soekarno dengan Jalan Slamet Riyadi hingga pertigaan Jalan Ir. Soekarno dengan Jalan Borobudur.



**Gambar 4. 4 Peta Orientasi Lokasi Studi Terhadap Kecamatan Kepanjen Kidul dan Kecamatan Sanan Wetan**





**Gambar 4. 5 Peta Administrasi Koridor Jalan Dr. Mohammad Hatta dan Jalan Ir. Soekarno**



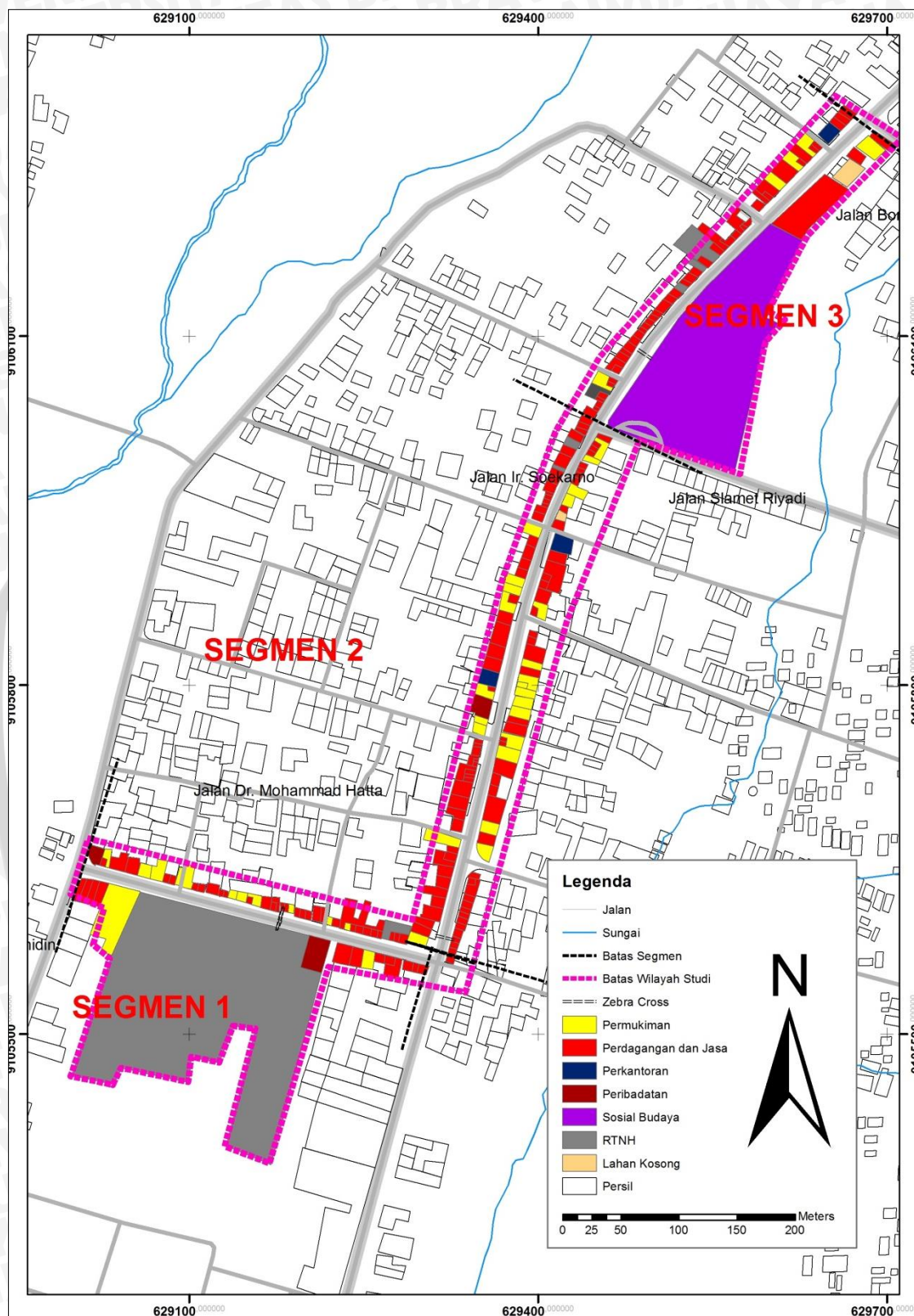
#### 4.2.1 Karakteristik Guna Lahan

Penggunaan lahan di koridor Jalan Ir. Soekarno dan Jalan Dr. Mohammad Hatta sebagian besar merupakan guna lahan perdagangan dan jasa. Guna lahan perdagangan dan jasa yang ada pada koridor tersebut merupakan guna lahan yang mendukung adanya guna lahan sosial budaya yaitu kawasan wisata Makam Bung Karno.

**Tabel 4. 1 Guna Lahan di Wilayah Studi**

No.	Guna Lahan	Jenis Kegiatan	Segmen		
			Segmen 1 Jalan Dr. Mohammad Hatta	Segmen 2 Jalan Ir Soekarno selatan	Segmen 3 Jalan Ir Soekarno utara
1	Perdagangan dan Jasa	Rumah Makan	9	10	2
		Toko Kelontong	6	16	7
		Toko Souvenir	7	20	5
		Toko Bunga	1		
		Toko Buah	5		
		Toko Baju	4	11	7
		Toko Sandal		1	
		Toko Tas		1	2
		Toko Oleh-oleh	1	1	
		Kios Pulsa	3	2	1
		Toilet umum	1		
		Studio Digital	1		1
		Percetakan	1		
		Penjahit	1		1
		Penginapan	2	4	
		Minimarket		2	
		Galeri		3	
		Salon		2	
		JNE		1	
		Bengkel		1	
		Wartel		1	
		Warnet		1	
		Apotek		1	
		Optik		1	
		Penyewaan tenda		1	
		Ruko		1	1
		Kayu kalimantan		1	
		Pasar MBK			1
2	Peribadatan	Gereja	1		
		Masjid	1		
		Wihara		1	
3	Permukiman	Rumah	14	16	1
4	Perkantoran	BPJS			
		Yayasan		1	
		UD Budi Luhur			1
5	RTNH	Parkiran	1	1	4
6	Sosial Budaya	Kawasan Wisata			1
		MBK			
7	Lahan Kosong			1	1

Sumber: Hasil Survei, 2014



Gambar 4. 6 Peta Guna Lahan di Koridor Jalan Dr. Mohammad Hatta dan Jalan Ir. Soekarno



#### 4.2.2 Karakteristik Jalur Pejalan Kaki

Jalur pejalan kaki yang berada di koridor Jalan Dr. Mohammad Hatta dan Ir. Soekarno memiliki lebar dan ketinggian jalur pejalan kaki yang ada di setiap zona di setiap segmen dengan ukuran yang sama. Ruang pejalan kaki pada koridor ini berdampingan dengan bangunan disalah satu sisinya, termasuk dalam tipologi ruang pejalan kaki *Arcade*.

**Tabel 4. 2 Karakteristik Jalur Pejalan Kaki**

No	Nama Jalan	Zona	Ukuran dan Dimensi (meter)
1.	Dr. Mohammad Hatta	1	Lebar: 2,6 meter Lebar efektif : 0,5 meter Tinggi: 0,3 meter Panjang: 300 meter
		2	Lebar: 2,6 meter Lebar efektif : 0,5 meter Tinggi: 0,3 meter Panjang: 300 meter
2.	Ir Soekarno (segmen 2)	1	Lebar: 2,6 meter Lebar efektif : 0,8 meter Tinggi: 0,3 meter Panjang: 450 meter
		2	Lebar: 2,6 meter Lebar efektif : 1 meter Tinggi: 0,3 meter Panjang: 450 meter
3.	Ir. Soekarno (segmen 3)	1	Lebar: 2,6 meter Lebar efektif : 2,1 meter Tinggi: 0,3 meter Panjang: 350 meter
		2	Lebar: 2,6 meter Lebar efektif : 0,8 meter Tinggi: 0,3 meter Panjang: 350 meter

Sumber : Survei Primer, 2014

##### A. Segmen 1

Pada segmen 1, jalur pejalan kaki di zona 1 (sisi selatan) dan zona 2 (sisi utara) memiliki lebar dan ketinggian jalur pejalan kaki yang sama, yaitu lebar  $\pm 2,6$  meter dan tinggi  $\pm 0,3$  m.



**Gambar 4. 7 Dimensi Jalur Pejalan Kaki pada Zona 1 dan Zona 2 di Segmen 1**

Sumber : Survei Primer, 2014

Sebagian besar jalur pejalan kaki digunakan sebagai lapak berjualan, PKL, dan lahan parkir, sehingga lebar efektif jalur pejalan kaki menjadi berkurang. Kondisi yang demikian menyebabkan pejalan kaki lebih memilih berjalan di badan jalan. Penataan perabot jalur pejalan kaki yang tidak rapi juga menjadi hambatan sirkulasi pejalan kaki.



**Gambar 4. 8 Hambatan Jalur Pejalan Kaki pada Segmen 1**

Sumber : Survei Primer, 2014

Perkerasan jalur pejalan kaki pada segmen 1 sebagian besar berupa paving, namun ada sebagian memiliki perkerasan berupa semen plester dan jalur pejalan kaki di depan PIPP memiliki perkerasan berupa keramik dan batu sikat. Sepanjang koridor Jalan Dr. Mohammad Hatta sudah dilengkapi jalur pejalan kaki, namun ditemukan perkerasan jalur pejalan kaki yang rusak dan berlubang.



**Gambar 4. 9 Kondisi Perkerasan Jalur Pejalan kaki pada Zona 1 dan Zona 2 di Segmen 1**

Sumber : Survei Primer, 2014

Di segmen 1, fasilitas penunjang jalur pejalan kaki yang ditemui berupa titik-titik akses pemeliharaan jaringan drainase, pohon/ jalur hijau, tempat sampah, pot tanaman, dan papan informasi.



**Tabel 4. 3 Kondisi Fasilitas Penunjang Jalur Pejalan Kaki Segmen 1**

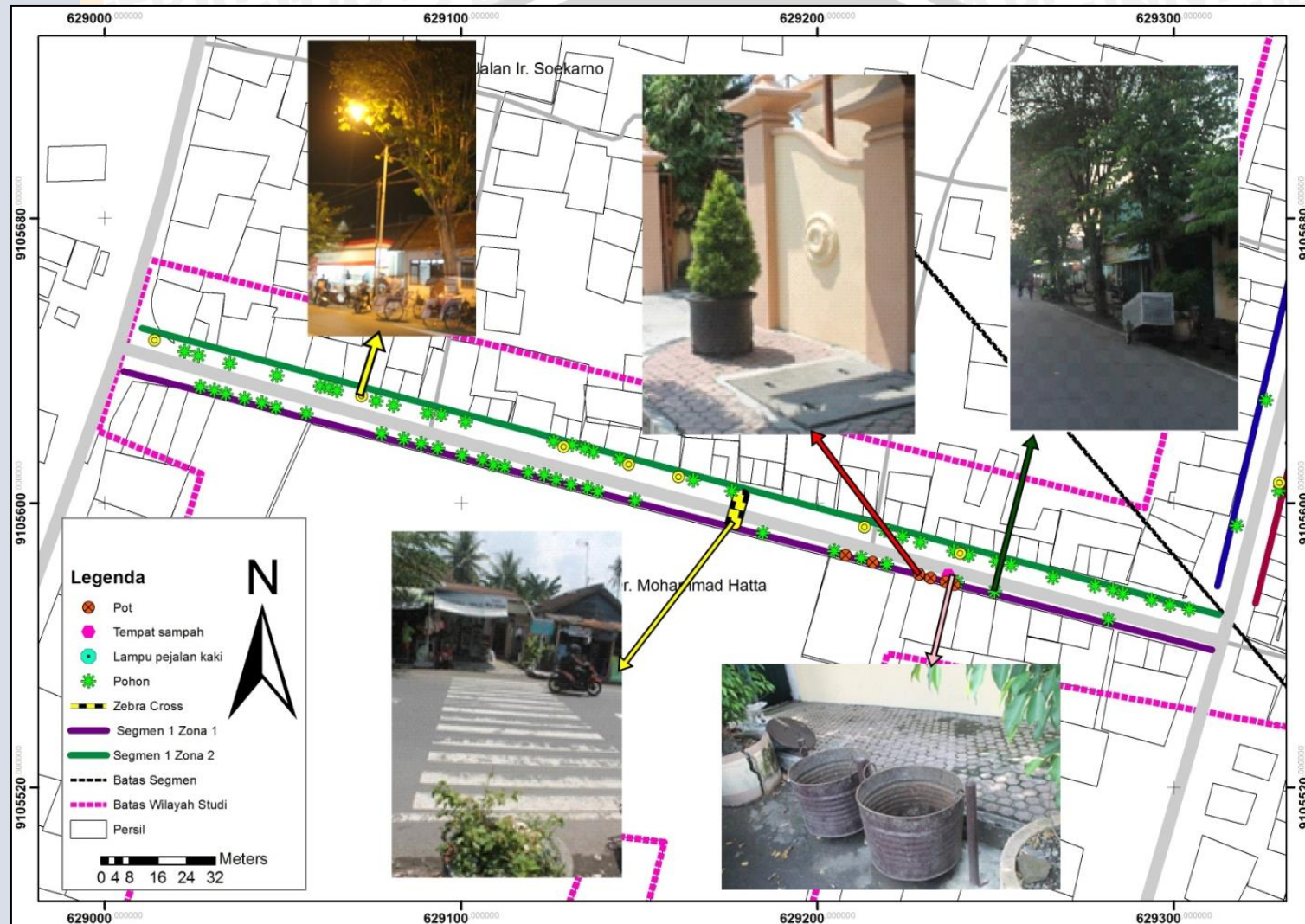
Fasilitas	Dimensi	Persebaran	Kondisi	Keterangan
Drainase	Lebar 1 m dan tinggi $\pm 0,6$ m	Titik-titik akses untuk pemeliharaan saluran drainase sudah menyebar merata dengan jarak 2-6 m	Kondisi saluran drainase baik yaitu tidak menimbulkan bau. Dilengkapi dengan titik-titik akses pemeliharaan dengan penutup terbuat dari semen cor dan sebagian ada yang terbuat dari besi.	Merupakan saluran drainase tertutup yang berada dibawah jalur pejalan kaki.
Pohon/ jalur hijau	$T > 4$ m (Pohon) Pohon yang bercabang memiliki percabangan $\geq 2$ m diatas permukaan tanah	Interval pohon 1-20 m Persebaran pohon belum merata. Pot tanaman hanya ditemukan 6 buah dengan interval 2-3m.	Tidak semua pohon memiliki massa daun yang padat.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Terdapat tanaman dengan tajuk bulat yaitu pohon Kiara Payung (<i>Filicim decipien</i>)</li> <li>- Terdapat tanaman dengan tajuk memayung yaitu pohon Bungur (<i>Lagerstroemia loudonii</i>)</li> <li>- Terdapat tanaman dengan tajuk kerucut yaitu pohon Glodokan (<i>Polyalthea longifolia</i>) yang ditanam didepan PIPP</li> <li>- Terdapat tanaman dengan tajuk menyebar bebas yaitu pohon Angsana (<i>Ptherocarpus indicus</i>)</li> <li>- Terdapat tanaman dengan tajuk vertikal yaitu Palem Raja (<i>Oreodoxa regia</i>) yang ditanam di depan Hotel Mareokoco</li> <li>- Pohon ditanaman disamping jalur pejalan kaki karena tidak terdapat jalur tanaman.</li> </ul>
Lampu penerangan	$t = 7$ m	Terdapat Penerangan Jalan Umum (PJU) yang terletak disamping jalur pejalan kaki pada zona 2 dengan	Tidak ada lampu perangan khusus pejalan kaki. Belum memberikan penerangan yang cukup untuk jalur pejalan kaki khususnya untuk	Penerangan Jalan Umum (PJU) hanya berada pada salah satu sisi jalan

Fasilitas	Dimensi	Persebaran	Kondisi	Keterangan
		interval 20-40m	zona 1.	
Tempat sampah	t= 60 cm; r= 35 cm	Hanya terdapat 1 buah di depan Hotel Mareokoco.	Baik	Terbuat dari bahan metal.
Lapak Tunggu	-	-	-	-
Telepon umum	-	-	-	-
Pagar Pengaman	-	-	-	-
Papan Informasi		Terdapat satu buah papan informasi di depan PIPP	Tidak menarik dan terlalu tinggi sulit menangkap informasi yang disampaikan	Papan informasi menjelaskan agenda kegiatan tahunan di Kota Blitar
Tempat duduk	-	-	-	-
Ramp	> 10%	-	Tidak keseluruhan dilengkapi ramp	Ramp yang ada tidak landai
Fasilitas Penyeberangan	Zebra cross Lebar 0,3 m panjang 2,5 m	Terdapat 1 didekat pintu gerbang masuk PIPP	Kurang diperhatikan pengguna kendaraan	Cat sudah memudar

Sumber: Hasil Survei Primer, 2014

Fasilitas penunjang jalur pejalan kaki pada segmen 1 terdapat 1 buah tempat sampah, 4 pot tanaman yang berada di depan Hotel Mareokoco dan 2 pot tanaman yang berada di depan Masjid Baitul Aziz. Jalur pejalan kaki yang ada tidak menerus, tidak semua bagian perpotongan jalur pejalan kaki memiliki *ramp* dan jalur pejalan kaki tidak dilengkapi dengan fasilitas *difable*. Marka pembatas jalur pejalan kaki dengan jalan berupa garis hitam putih. Persebaran Pohon peneduh sudah merata namun jarak antar pohon belum tertata dengan baik. Saluran drainase pada segmen 1 merupakan saluran drainase tertutup yang berada di bawah jalur pejalan kaki yang dilengkapi dengan titik-titik akses pemeliharaan. Titik-titik akses untuk pemeliharaan saluran drainase sudah menyebar merata dengan jarak 2-6 m dengan penutup berupa semen cor dan penutup dengan material besi berada untuk titik-titik akses pemeliharaan drainase yang berada di depan PIPP. Ditemukan 1 zebra cross sebagai prasarana penyeberangan untuk pejalan kaki berada di depan PIPP. Terdapat panggkalan becak wisata di depan PIPP dengan armada becak yang mencukupi sehingga wisatawan yang memerlukan becak sebagai moda transportasi tidak perlu menunggu.





Gambar 4. 10 Fasilitas Penunjang Jalur Pejalan Kaki Pada Segmen 1

## B. Segmen 2

Jalur pejalan kaki pada segmen 2 untuk zona 1 dan zona 2 memiliki lebar  $\pm 2,6$  meter dan tinggi  $\pm 0,3$  m.



**Gambar 4. 11 Dimensi Jalur Pejalan Kaki pada Zona 1 dan Zona 2 di Segmen 2**

Sumber : Survei Primer, 2014

PKL, kios yang membuka lapak sampai menggunakan jalur pejalan kaki dan keberadaan lahan parkir di jalur pejalan kaki dengan mudah dapat ditemukan setiap hari pada segmen ini. Rumah makan yang ada di segmen 2 yaitu rumah makan Warung Que dan Wisata Jamur meletakkan meja dan kursi dilengkapi dengan payung peneduh untuk tempat makan pengunjungnya, sehingga pejalan kaki terpaksa harus turun ke jalan. Untuk malam hari ada beberapa PKL yang menjadikan jalur pejalan kaki sebagai tempat makan lesehan.



**Gambar 4. 12 Hambatan Jalur Pejalan Kaki pada Segmen 2**

Sumber : Survei Primer, 2014



Perkerasan jalur pejalan kaki di segmen 2 berupa paving dengan bentuk paving *trihexagon*. Ditemukan beberapa titik jalur pejalan kaki dengan kondisi permukaan yang berlubang dan rusak.



**Gambar 4. 13 Kondisi Perkerasan Jalur Pejalan kaki pada Zona 1 dan Zona 2 di Segmen 2**  
Sumber : Survei Primer, 2014

Di segmen 2, fasilitas penunjang jalur pejalan kaki yang ditemui berupa titik-titik akses pemeliharaan jaringan drainase, pohon/ jalur hijau dan keberadaan lampu penerangan jalan umum.

**Tabel 4. 4 Kondisi Fasilitas Penunjang Jalur Pejalan Kaki Segmen 2**

Fasilitas	Dimensi	Persebaran	Kondisi	Keterangan
Drainase	Lebar 1 m dan tinggi $\pm 0,6$ m	Titik-titik akses untuk pemeliharaan saluran drainase sudah menyebar merata dengan jarak $\pm 4$ m	Kondisi saluran drainase baik yaitu tidak menimbulkan bau. Dilengkapi dengan titik-titik akses pemeliharaan dengan penutup terbuat dari semen cor.	Merupakan saluran drainase tertutup yang berada dibawah jalaur pejalan kaki.
Pohon/ jalur hijau	Ketinggian pohon rata-rata 10 m dan memiliki percabangan lebih dari 2 m	Interval pohon 1-20 m	Tidak semua pohon memiliki massa daun yang padat.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Terdapat tanaman dengan tajuk menyebar bebas yaitu pohon Angsana (<i>Ptherocarpus indicus</i>)</li> <li>- Pohon ditanam ditepi jalur pejalan kaki.</li> </ul>
Lampu penerangan	$t= 7$ m	Terdapat Penerangan Jalan Umum (PJU) yang terletak disamping jalur pejalan kaki pada zona 1 dengan interval 20-50m	Tidak ada lampu penerangan khusus pejalan kaki. Belum memberikan penerangan yang cukup untuk jalur pejalan kaki khususnya untuk zona 2.	Penerangan Jalan Umum (PJU) hanya berada pada salah satu sisi jalan
Tempat sampah	-	-	-	-
Lapak Tunggu	-	-	-	-
Telepon umum	-	-	-	-
Pagar Pengaman	-	-	-	-

Fasilitas	Dimensi	Persebaran	Kondisi	Keterangan
Fasilitas	-	-	-	-
Penyeberangan	-	-	-	-
Papan Informasi	-	-	-	-
Tempat duduk	-	-	-	-
Ramp	> 10%	-	Tidak keseluruhan dilengkapi ramp	Ramp yang ada tidak landai

Sumber: Hasil Survei Primer, 2014

Jalur pejalan kaki tidak dilengkapi dengan fasilitas *diffable* dan keberadaan *ramp* tidak menyebar merata dan tingkat kemiringannya yang tidak landai. Tidak terdapat fasilitas penunjang jalur pejalan kaki berupa tempat duduk, telepon umum, lampu penerangan khusus pejalan kaki, dan tempat sampah. Tidak terdapat prasarana penyeberangan di lokasi studi. Persebaran pohon peneduh sudah merata namun jarak antar pohon belum tertata dengan baik. Titik-titik akses untuk pemeliharaan saluran drainase sudah menyebar merata dengan jarak  $\pm 4$  m.







Gambar 4. 14 Fasilitas Penunjang Jalur Pejalan Kaki Pada Segmen 2



### C. Segmen 3

Untuk segmen 3 memiliki tinggi dan lebar jalur pejalan kaki yang sama dengan segmen 1 dan 2, yaitu memiliki lebar  $\pm 2,6$  meter dan tinggi  $\pm 0,3$  m. Tidak terdapat jalur pejalan kaki di samping gerbang masuk Makam Bung Karno, sehingga keberadaan jalur pejalan kaki tidak seluruhnya tersedia di sepanjang segmen 3.



**Gambar 4. 15 Dimensi Jalur Pejalan Kaki pada Zona 1 da Zona 2 di Segmen 3**

Sumber : Survei Primer, 2014

Zona 6 (sisi barat) pada segmen 3 mayoritas jalur pejalan kaki digunakan sebagai lapak berjualan kios souvenir dan oleh khas Blitar, lapak berjualan rumah makan, PKL dan lahan parkir. Kondisi yang demikian menyebabkan lebar efektif jalur pejalan kaki berkurang. Berbeda dengan zona 5 (sisi timur) jalur pejalan kaki tidak terhalang oleh kios dan lahan parkir, namun ditemukan PKL yang berjualan di bahu jalan namun menyediakan kursi untuk pembeli yang diletakkan di jalur pejalan kaki. Dan terdapat pos penjaga yaang terletak diujung zona 5 bagian utara dan selatan.



**Gambar 4. 16 Hambatan Jalur Pejalan Kaki pada Segmen 3**

Sumber : Survei Primer, 2014

Perkerasan jalur pejalan kaki di Segmen 3 memiliki perkerasan yang berbeda-beda. Untuk zona 5 bagian selatan memiliki perkerasan berupa keramik dan bagian utara memiliki perkerasan paving. Untuk zona 6 perkerasan jalur pejalan kaki



berupa ubin. Ditemukan beberapa titik jalur pejalan kaki yang berlubang dan rusak sehingga berbahaya untuk pejalan kaki.



**Gambar 4. 17 Kondisi Perkerasan Jalur Pejalan kaki pada Zona 1 dan Zona 2 di Segmen 3**

Sumber : Survei Primer, 2014

Di segmen 3, fasilitas penunjang jalur pejalan kaki yang ditemui berupa titik-titik akses pemeliharaan jaringan drainase, pohon/ jalur hijau, lampu penerangan khusus jalur pejalan kaki dan keberadaan lampu penerangan jalan umum.

**Tabel 4. 5 Kondisi Fasilitas Penunjang Jalur Pejalan Kaki Segmen 2**

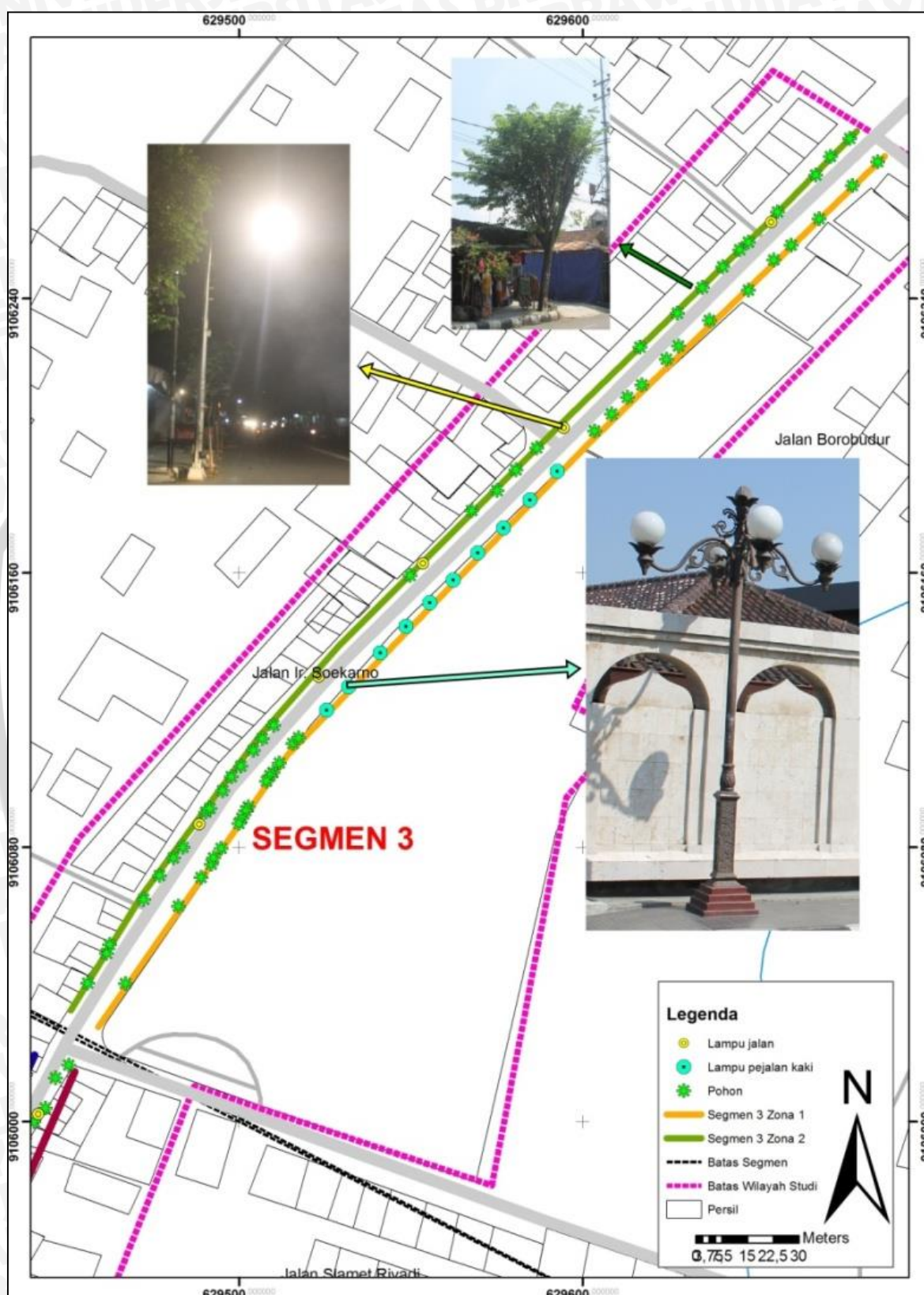
Fasilitas	Dimensi	Persebaran	Kondisi	Keterangan
Drainase	Lebar 1 m dan tinggi $\pm 0,6$ m	Titik-titik akses untuk pemeliharaan saluran drainase sudah menyebar merata dengan jarak $\pm 4$ m	Kondisi saluran drainase baik yaitu tidak menimbulkan bau. Dilengkapi dengan titik-titik akses pemeliharaan dengan penutup terbuat dari semen cor.	Merupakan saluran drainase tertutup yang berada dibawah jalaur pejalan kaki.
Pohon/ jalur hijau	Ketinggian pohon rata-rata 10 m dan memiliki percabangan lebih dari 2 m Lebar 0,5 m	Interval pohon 1-20 m Persebaran belum merata	Tidak semua pohon memiliki massa daun yang padat.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Terdapat tanaman dengan tajuk menyebar bebas yaitu pohon Angsana (<i>Ptherocarpus indicus</i>)</li> <li>- Pohon ditanam ditepi jalur pejalan kaki.</li> </ul>
Lampu penerangan	$t= 7$ m	Terdapat Penerangan Jalan Umum (PJU) yang terletak disamping jalur pejalan kaki pada zona 1 dengan interval 20-60m Penerangan jalur pejalan kaki hanya terdapat 9 buah dengan	Belum memberikan penerangan yang cukup untuk pejalan kaki secara keseluruhan.	Penerangan Jalan Umum (PJU) hanya berada pada salah satu sisi jalan

Fasilitas	Dimensi	Persebaran	Kondisi	Keterangan
		interval 8 meter di depan Makam Bung Karno, tinggi 4 m dan berbahan metal		
Tempat sampah	-	-	-	-
Lapak Tunggu	-	-	-	-
Telepon umum	-	-	-	-
Pagar Pengaman	-	-	-	-
Papan Informasi	-	-	-	-
Tempat duduk	-	-	-	-
Fasilitas	-	-	-	-
Penyeberangan				
Ramp	> 10%	-	Tidak keseluruhan dilengkapi ramp	Ramp yang ada tidak landai

Sumber: Hasil Survei Primer, 2014

Tidak terdapat fasilitas penunjang jalur pejalan kaki berupa tempat duduk, tempat sampah, dan fasilitas *diffabel*. Jalur hijau sebagai peneduh dan titik-titik akses untuk pemeliharaan saluran drainase sudah menyebar merata dengan jarak  $\pm 4$  m. Lampu penerangan jalur pejalan kaki tidak menyebar merata, hanya terdapat 9 buah lampu penerangan pada zona 5 dengan jarak antar lampu  $\pm 8$  m. Pada segmen 3 belum dilengkapi dengan prasarana penyeberangan.





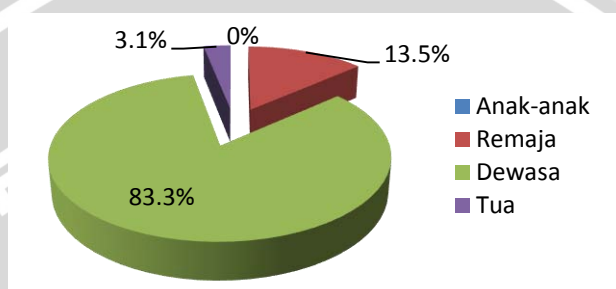
Gambar 4. 18 Fasilitas Penunjang Jalur Pejalan Kaki Pada Segmen 3

### 4.2.3 Karakteristik Pejalan Kaki

Karakteristik pejalan kaki diketahui untuk memberikan gambaran pengguna jalur pejalan kaki berdasarkan usia, asal dan tujuan berjalan kaki, moda transportasi sebelum dan sesudah berjalan kaki dan kegiatan pejalan kaki di lokasi studi.

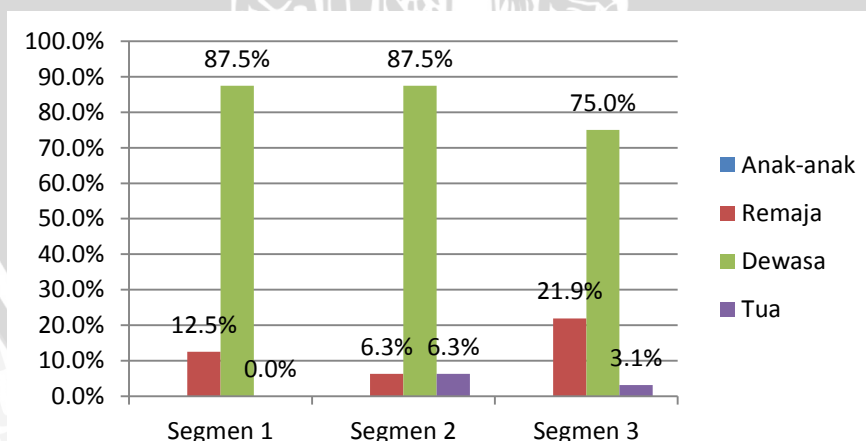
#### A. Karakteristik pejalan kaki berdasarkan usia

Responden yang merupakan pejalan kaki yang melewati jalur pejalan kaki dibeberapa titik pergerakan berasal dari berbagai golongan usia.



**Gambar 4. 19 Persentase Pejalan Kaki Berdasarkan Usia**

Pejalan kaki dengan kategori usia dewasa (19-40 Tahun) merupakan pejalan kaki yang mendominasi pada koridor Jalan Ir. Soekarno dan Jalan Dr. Mohammad Hatta dengan persentase sebesar 83,3 %. Pada kategori usia dewasa mengidentifikasikan bahwa sebagian besar pejalan kaki merupakan pejalan kaki yang aktif dan sadar akan lingkungan sehingga tidak terlalu memerlukan perlindungan khusus pada jalur pejalan kaki.



**Gambar 4. 20 Persentase Pejalan Kaki Berdasarkan Usia Tiap Segmen**

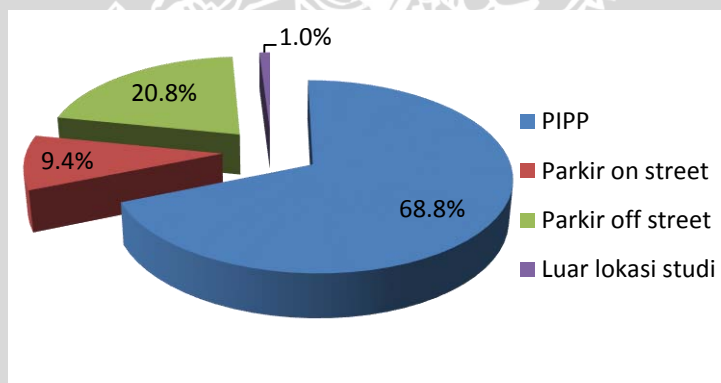
Persentase pejalan kaki dimasing-masing segmen memiliki persentase pejalan kaki dengan kategori usia dewasa yang lebih unggul dibanding pejalan kaki dengan kategori usia lainnya. Pejalan kaki dengan usia dewasa pada segmen 1 dan segmen 2 memiliki persentase sebesar 87,5% sedangkan segmen 3 sebesar 75%. Keberadaan



perpustakaan dan museum pada kompleks wisata Makam Bung Karno menarik minat pejalan kaki usia remaja (13-18 Tahun ) pada segmen 3 dengan persentase 21,9% lebih besar dibandingkan persentase pejalan kaki dengan kategori usia remaja pada segmen 1 dan segmen 2.

#### B. Karakteristik pejalan kaki berdasarkan asal dan tujuan berjalan kaki

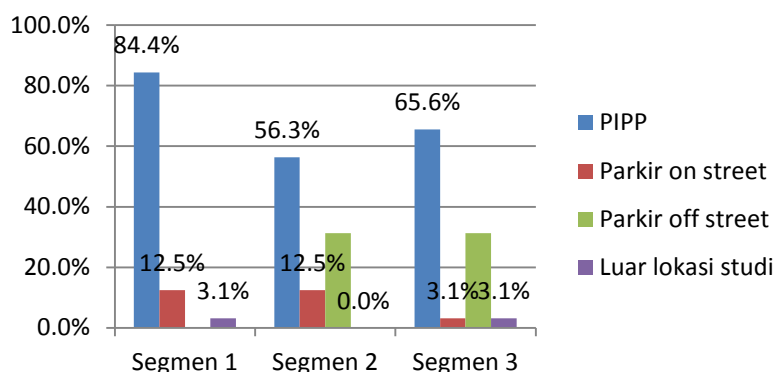
Kegiatan berjalan kaki merupakan pergerakan orang dari titik asal menuju titik tujuan dengan berjalan kaki. Tujuan berjalan kaki di Jalan Dr. Mohammad Hatta dan Jalan Ir. Soekarno bermacam-macam, yaitu wisata, belanja, pendidikan dan sosial. Tujuan berjalan kaki tersebut dikarenakan adanya guna lahan yang mendukung sebagai lokasi wisata yaitu kompleks wisata Makam Bung Karno, lokasi belanja yaitu sepanjang koridor Jalan Dr. Mohammad Hatta dan Jalan Ir. Soekarno, adanya perpustakaan Bung Karno sebagai lokasi tujuan pendidikan dan keberadaan permukiman yang mewadahi aktifitas sosial yaitu berkunjung ke rumah kerabat atau saudara. Titik asal pejalan kaki untuk berjalan sebagian besar dimulai dari lokasi parkir, baik parkir yang ada di PIPP maupun parkir *on street* dan parkir *off street* yang ada disepanjang koridor.



**Gambar 4. 21 Persentase Pejalan Kaki Berdasarkan Asal Berjalan Kaki**

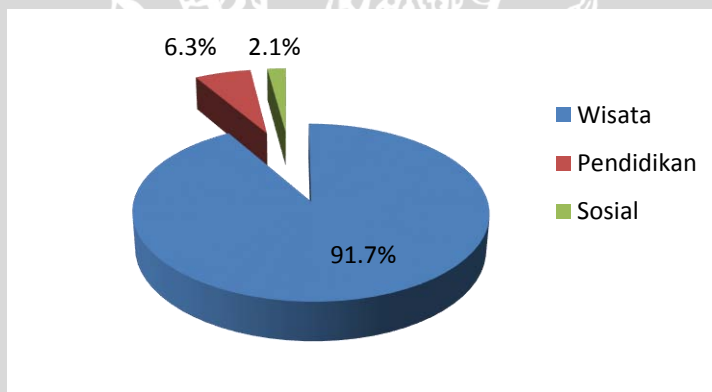
Pejalan kaki di koridor Jalan Dr. Mohammad Hatta dan Jalan Ir. Soekarno sebagian besar memulai berjalan kaki dari lokasi awal PIPP yang merupakan pusat parkir yang disediakan sebelum wisatawan menuju lokasi wisata di Kota Blitar. Wisatawan yang memarkirkan kendaraannya di PIPP diberikan alternatif moda transportasi tradisional menuju lokasi wisata yang diinginkan yaitu dengan menggunakan becak wisata. Becak wisata dibandrol dengan tarif Rp. 15.000 menuju kompleks wisata Makam Bung Karno untuk pulang-pergi yang akan diantar kemudian dijemput setelah selang waktu satu jam. Wisatawan yang tidak menggunakan becak wisata dapat berjalan kaki menuju lokasi tujuan. Pejalan kaki yang memulai berjalan

dari lokasi awal PIPP sebesar 68,8% lebih besar dibandingkan persentase lokasi asal lainnya karena PIPP merupakan lokasi parkir yang diarahkan untuk wisatawan.



**Gambar 4. 22 Persentase Pejalan Kaki Berdasarkan Asal Berjalan Kaki Tiap Segmen**

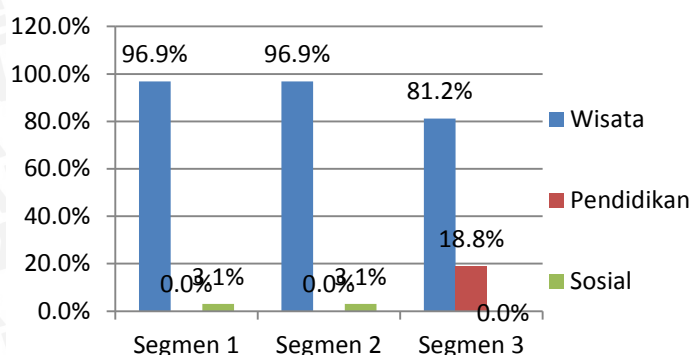
Pejalan kaki pada tiap segmen memiliki persentase pejalan kaki yang memulai perjalanannya dari lokasi awal PIPP yaitu sebesar 84,4% untuk segmen 1, 56,3% untuk segmen 2 dan 65,5% untuk segmen 3. Persentase pejalan kaki dengan lokasi asal berjalan kaki di parkir *off street* merupakan lokasi asal dengan persentase terbesar kedua setelah PIPP. Segmen 2 dan segmen 3 menyediakan parkir *off street* untuk wisatawan, lokasi parkir lebih dekat menuju kompleks wisata MBK sehingga menjadi pilihan wisatawan untuk mengurangi jarak berjalan kaki.



**Gambar 4. 23 Persentase Pejalan Kaki Berdasarkan Tujuan Berjalan Kaki**

Pejalan kaki yang mendominasi pada koridor Jalan Dr. Mohammad Hatta dan Jalan Ir. Soekarno yaitu pejalan kaki yang memiliki tujuan berjalan kaki untuk wisata. Persentase pejalan kaki dengan tujuan wisata sebesar 91,7% lebih besar dibandingkan tujuan berjalan lainnya, hal ini dikarenakan adanya kompleks wisata Makam Bung Karno yang merupakan tujuan wisata utama di Kota Blitar.



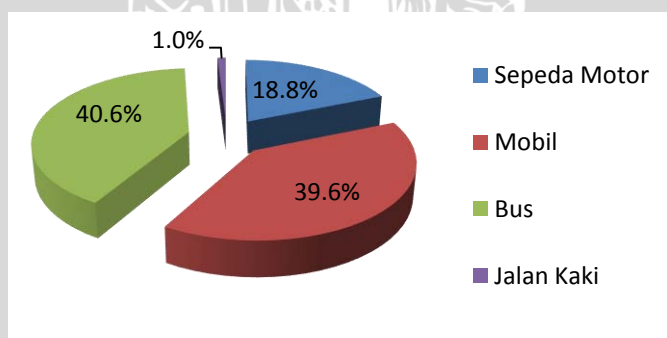


**Gambar 4. 24 Persentase Pejalan Kaki Berdasarkan Tujuan Berjalan Kaki Tiap Segmen**

Persentase pejalan kaki dengan tujuan wisata mendominasi pada tiap segmen. Kondisi demikian menunjukkan bahwa mayoritas pejalan kaki berjalan kaki untuk tujuan wisata sehingga perlu adanya penataan jalur pejalan kaki dari PIPP menuju kompleks wisata MBK yang dapat memwadahi aktivitas wisatawan.

#### C. Karakteristik Pejalan Kaki Berdasarkan Moda Transportasi Sebelum Dan Sesudah Berjalan Kaki

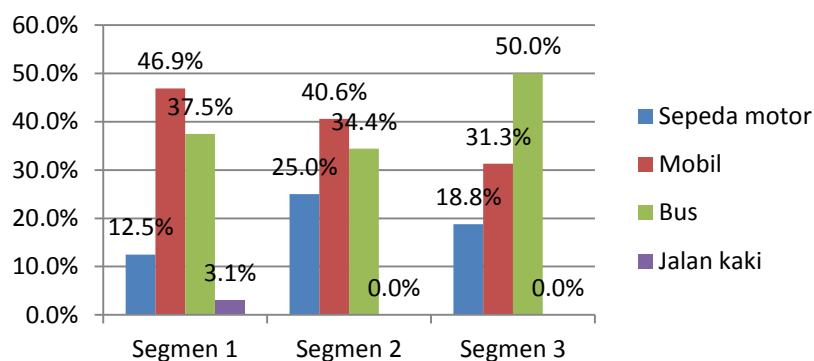
Berdasarkan hasil rekap kuisioner, moda transportasi sebelum dan sesudah berjalan kaki menggunakan moda transportasi yang sama. Berikut merupakan persentase pejalan kaki berdasarkan moda transportasi yang digunakan sebelum dan sesudah berjalan kaki pada koridor Jalan Dr. Mohammad Hatta dan Jalan Ir. Soekarno.



**Gambar 4. 25 Persentase Pejalan Kaki Berdasarkan Moda Transportasi Sebelum dan Sesudah Berjalan Kaki**

Pejalan kaki yang berada di koridor Jalan Dr. Mohammad Hatta dan Jalan Ir. Soekarno menggunakan kendaraan bermotor sebelum berjalan kaki yang diletakkan di lokasi parkir. Persentase terbesar menunjukkan bahwa pejalan kaki dengan menggunakan kendaraan Bus sebagai moda transportasi sebelum dan sesudah berjalan kaki sebesar 40,6%. Lokasi parkir yang disediakan untuk bus berada di PIPP

sehingga pejalan kaki yang menggunakan bus sebagai moda transportasi akan berjalan dari PIPP menuju lokasi tujuan kemudian akan kembali lagi ke PIPP.



**Gambar 4. 26 Persentase Pejalan Kaki Berdasarkan Moda Transportasi Sebelum dan Sesudah Berjalan Kaki Tiap Segmen**

Persentase pejalan kaki pada segmen 1 dan segmen 2 memiliki nilai persentase terbesar untuk moda transportasi mobil sedangkan untuk segmen 3 persentase terbesar merupakan pejalan kaki yang menggunakan moda transportasi bus. Pejalan kaki yang merupakan wisatawan menggunakan kendaraan bermotor sebelum memulai kegiatan berjalan.

Kondisi demikian menunjukkan bahwa mayoritas pejalan kaki merupakan pejalan kaki pemakai kendaraan pribadi. Wisatawan yang merupakan pejalan kaki menggunakan moda berjalan kaki perantara antara dari tempat parkir kendaraan pribadi ke tempat ke tempat tujuan. Sehingga perlu adanya penataan jalur pejalan kaki dari PIPP menuju kompleks wisata MBK supaya wisatawan tidak enggan berjalan menuju lokasi tujuan.

#### 4.3 Analisis Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki

Analisis kapasitas jalur pejalan kaki dilakukan untuk mengetahui kondisi eksisting jalur pejalan kaki di koridor Jalan Dr. Mohammad Hatta dan Ir. Soekarno dibandingkan dengan standar yang ada dan melihat tingkat pelayanan atau *Level of Service* (LOS).

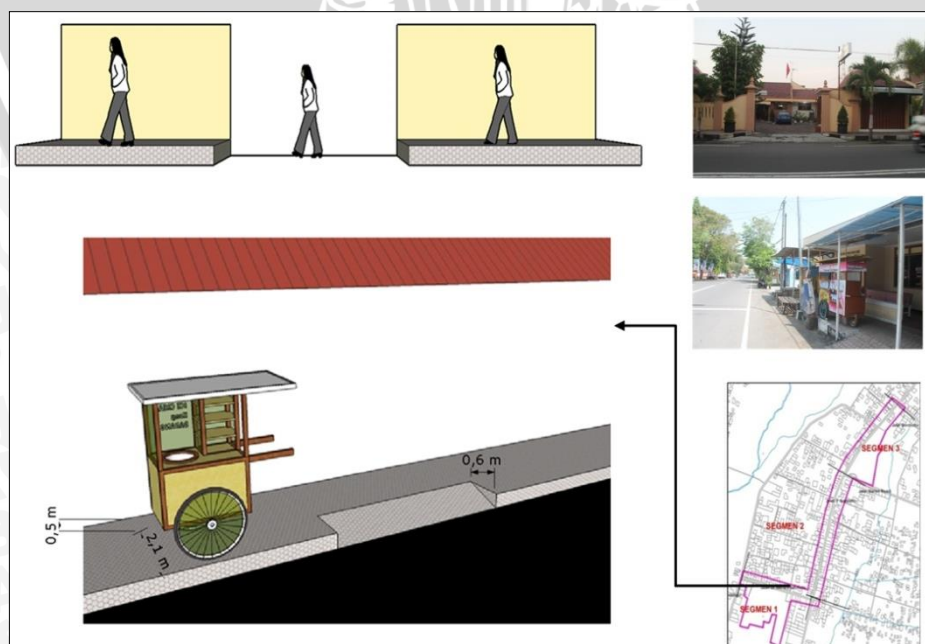
Kebutuhan penambahan dimensi dilakukan berdasarkan kondisi eksisting kemudian membandingkan dengan standart jalur pejalan kaki yang ada, setelah itu dapat diketahui jalur yang membutuhkan penambahan.





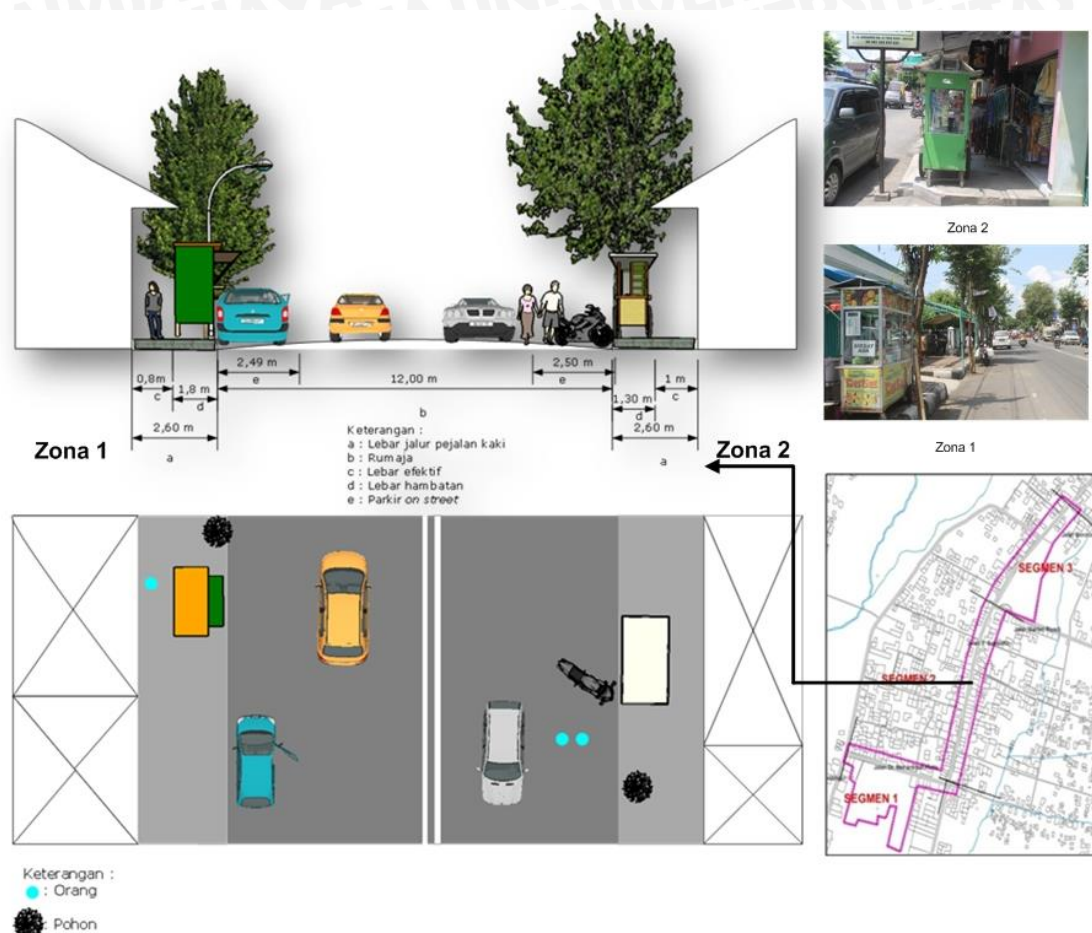
**Gambar 4. 27 Penampang Jalur Pejalan Kaki Segmen 1**

Gambar penampang segmen 1 menunjukkan kondisi eksisting jalur pejalan kaki pada segmen 1 memiliki lebar jalur pejalan kaki sebesar 2,6 meter namun karena keberadaan hambatan berupa PKL, lapak berjualan kios dan lahan parkir lebar efektif menjadi 0,5 m, sehingga pada kondisi demikian pejalan kaki terpaksa berjalan di bahu jalan.



**Gambar 4. 28 Jalur Pejalan Kaki Segmen 1**

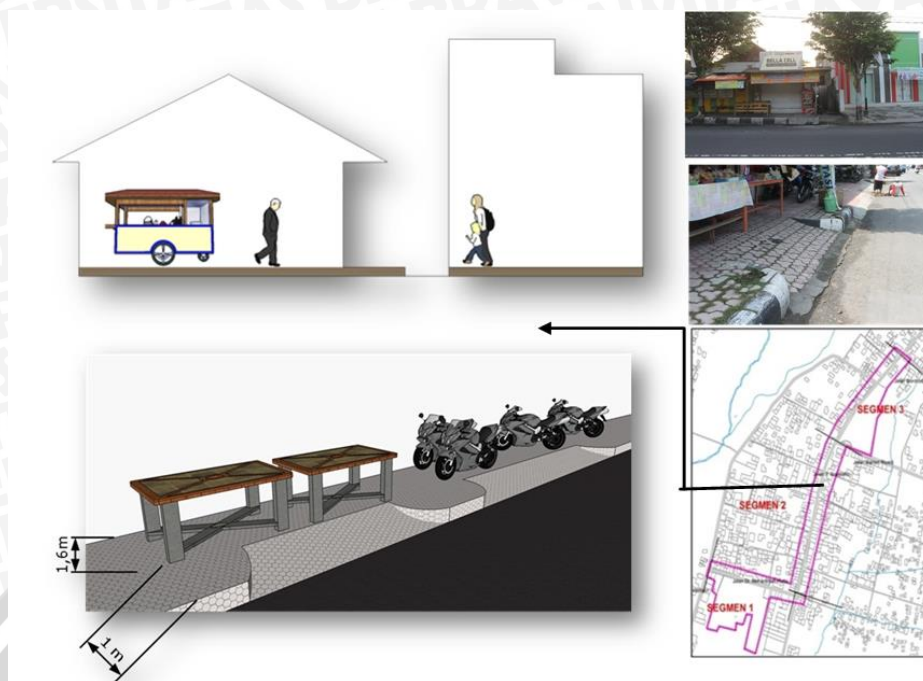
Gambar penampang segmen 1 tampak samping menunjukkan kondisi eksisting jalur pejalan kaki memiliki lebar jalur efektif sebesar 0,5 meter. Jalur pejalan kaki yang tidak dilegkapi dengan *ramp* yang landai menyebabkan pejalan kaki akan berjalan naik-turun. Kondisi demikian mengurangi kemudahan pergerakan pejalan kaki.



**Gambar 4. 29 Penampang Jalur Pejalan Kaki Segmen 2**

Jalur pejalan kaki untuk segmen 2 memiliki lebar jalur pejalan kaki 2,6 meter, namun keberadaan hambatan mengurangi lebar efekktif jalur pejalan kaki. Lebar efektif untuk zona 1 (sisi timur) yaitu sebesar 0,8 meter dan untuk zona 2 (sisi barat) sebesar 1 meter. Keberadaan PKL di lokasi studi mengganggu kemudahan pergerakan pejalan kaki. Kondisi demikian menyebabkan pejalan kaki terpaksa berjalan di badan jalan sehingga dapat mengancam keselamatan pejalan kaki karena memungkinkan adanya konflik dengan kendaraan. Pada lokasi studi terdapat parkir *on street* dengan lebar 2,5 meter. Jalur pejalan kaki dilengkapi dengan jalur hijau berupa pohon dengan jenis Angsana (*Ptherocarphus indicus*).





Gambar 4. 30 Jalur Pejalan Kaki Segmen 2

Gambar penampang segmen 2 tampak samping menunjukkan kondisi eksisting jalur pejalan kaki memiliki lebar jalur efektif sebesar 1 meter karena adanya lebar hambatan berupa lapak berjualan, PKL, dan lahan parkir sebesar 1,6 meter. Jalur pejalan kaki yang tidak dilegkapi dengan *ramp* yang landai menyebabkan pejalan kaki akan berjalan naik-turun. Kondisi demikian mengurangi kemudahan pergerakan pejalan kaki.



Gambar 4. 30 Penampang Jalur Pejalan Kaki Segmen 3

Gambar penampang segmen 3 menunjukkan kondisi eksisting jalur pejalan kaki pada segmen 3 memiliki lebar jalur pejalan kaki sebesar 2,6 meter. Hambatan yang ditemukan untuk zona 1 hanya berupa tempat duduk yang disediakan PKL untuk pembeli sehingga lebar efektif berkurang menjadi 2,1 meter. Pejalan kaki untuk zona 1 berjalan kaki pada jalur pejalan kaki yang telah disediakan karena lebar efektif masih dirasa nyaman untuk pejalan kaki. Sedangkan untuk zona 2 pejalan kaki lebih memilih berjalan di bahu jalan karena lebar efektif yang berkurang menjadi 0,8 meter. Hambatan pada zona 2 berupa PKL, lahan parkir dan lapak berjualan kios.



**Gambar 4. 31 Jalur Pejalan Kaki Segmen 3**

Gambar penampang segmen 3 tampak samping menunjukkan kondisi eksisting jalur pejalan yang tidak dilegkapi dengan *ramp*.



Tabel 4. 6 Analisis Kondisi Jalur Pejalan Kaki Berdasarkan Standar

Segmen-Zona	Kondisi Eksisting	Standar	Analisis
Segmen 1 - Zona 1	<ul style="list-style-type: none"><li>- Lebar 2.6 m dan tinggi 0.3m</li><li>- Lebar efektif jalur pejalan kaki 0,5 m karena adanya hambatan berupa PKL, kios dan warung yang memakai jalur pejalan kaki sebagai lapak berjualan, lahan parkir, perabot jalan yang tidak tertata.</li><li>- Perkerasan berupa paving, semen plester, keramik dan batu sikat. Ditemukan adanya kondisi perkerasan yang rusak dan berlubang</li><li>- Jalur pejalan kaki tidak menerus</li><li>- Tidak tersedia fasilitas difabel</li><li>- Tidak keseluruhan jalur pejalan kaki memiliki <i>ramp</i> disetiap perpotongan dan tingkat kelandaian <i>ramp</i> melebihi 10%</li><li>- Adanya pembatas berupa kereb</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Lebar efektif minimum adalah 1,5 meter yang dapat digunakan oleh dua orang pejalan kaki yang berpapasan.</li><li>- Lebar jalur harus ditambah jika terdapat perlengkapan jalan</li><li>- Jalur pejalan kaki harus diperkeras,dan apabila memiliki perbedaan ketinggian dengan sekitarnya harus diberi pembatas seperti kereb atau batas penghalang/<i>barrier</i>.</li><li>- Permukaan harus rata dan mempunyai kemiringan melintang 2-3 % supaya tidak terjadi genangan air.</li></ul> <p>(Sumber: Pedoman Perencanaan Jalur Pejalan Kaki pada Jalan Umum oleh Dirjen Bina Marga No. 032/T/BM/1999)</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Ruang pejalan kaki memiliki perbedaan ketinggian dengan jalan kendaraan bermotor dengan perbedaan tinggi maksimal yaitu 20 cm.</li><li>- Jalur pejalan kaki harus</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Lebar efektif dan ketinggian jalur pejalan kaki belum memenuhi standar oleh karena itu pejalan kaki terpaksa berjalan dibahu jalan.</li><li>- Pemanfaatan jalur pejalan kaki sebagai lapak berjualan, PKL, lahan parkir dan perabot jalan yang tidak tertata mengurangi lebar efektif jalur pejalan kaki. Perlu adanya penertipan PKL dan lahan parkir.</li><li>- Perlu adanya perbaikan perkerasan yang rusak dan berlubang dan bahan perkerasan dibuat konsisten secara visual baik warna maupun tekstur agar tidak mempersulit pejalan kaki yang memiliki keterbatasan kemampuan.</li><li>- Perlu adanya penyediaan marka dan <i>ramp</i> yang mengakomodir kebutuhan pengguna jalur pejalan kaki dengan kebutuhan khusus.</li></ul>
Segmen 1 - Zona 2	<ul style="list-style-type: none"><li>- Lebar 2.6 m dan tinggi 0.3m</li><li>- Lebar efektif 0.5 m karena adanya hambatan berupa PKL, kios dan warung yang memakai jalur pejalan kaki sebagai lapak berjualan dan lahan parkir.</li><li>- Perkerasan berupa paving. Ditemukan adanya kondisi perkerasan yang rusak dan berlubang</li><li>- Jalur pejalan kaki tidak menerus</li><li>- Tidak tersedia fasilitas difabel</li><li>- Tidak keseluruhan jalur pejalan kaki memiliki <i>ramp</i> disetiap perpotongan dan tingkat kelandaian <i>ramp</i> melebihi 10%</li><li>- Adanya pembatas berupa kereb</li></ul>		<ul style="list-style-type: none"><li>- Lebar efektif dan ketinggian jalur pejalan kaki belum memenuhi standar oleh karena itu pejalan kaki terpaksa berjalan dibahu jalan.</li><li>- Pemanfaatan jalur pejalan kaki sebagai lapak berjualan, PKL, dan lahan parkir yang tidak tertata mengurangi lebar efektif jalur pejalan kaki. Perlu adanya penertipan PKL dan lahan parkir.</li><li>- Perlu adanya perbaikan perkerasan yang rusak dan berlubang dan bahan perkerasan dibuat konsisten secara visual baik warna maupun tekstur agar tidak mempersulit pejalan kaki yang memiliki keterbatasan kemampuan.</li><li>- Perlu adanya penyediaan marka dan <i>ramp</i> yang mengakomodir kebutuhan pengguna jalur pejalan kaki dengan kebutuhan khusus.</li></ul>
Segmen 2 - Zona 1	<ul style="list-style-type: none"><li>- Lebar 2.6 m dan tinggi 0.3m</li><li>- Lebar efektif 0,8 m karena adanya hambatan berupa PKL, kios dan warung yang memakai jalur pejalan kaki sebagai lapak berjualan dan lahan</li></ul>		<ul style="list-style-type: none"><li>- Lebar efektif dan ketinggian jalur pejalan kaki belum memenuhi standar oleh karena itu pejalan kaki terpaksa berjalan dibahu jalan.</li><li>- Pemanfaatan jalur pejalan kaki sebagai lapak berjualan, PKL,</li></ul>

Segmen-Zona	Kondisi Eksisting	Standar	Analisis
	<p>parkir.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Perkerasan berupa paving. Ditemukan adanya kondisi perkerasan yang rusak dan berlubang</li> <li>- Jalur pejalan kaki tidak menerus</li> <li>- Tidak tersedia fasilitas difabel</li> <li>- Tidak keseluruhan jalur pejalan kaki memiliki <i>ramp</i> disetiap perpotongan dan tingkat kelandaian <i>ramp</i> melebihi 10%</li> <li>- Adanya pembatas berupa kereb</li> </ul>	<p>menerus dari satu titik ke titik lainnya dilengkapi dengan <i>ramp</i>.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bahan perkerasan jalur pejalan kaki terbuat dari material yang padat, kokoh, stabil dan tidak licin. Serta cepat kering (tidak menggenang ketika hujan) dan permukaan harus konsisten secara visual (keseluruhan warna dan tekstur) agar tidak mempersulit pejalan kaki dengan keterbatasan kemampuan)</li> <li>- Penyediaan <i>ramp</i> dan marka penyandang cacat disepanjang prasarana jaringan pejalan kaki dan memanfaatkan tekstur ubin pemandu. <i>Ramp</i> diletakkan di setiap persimpangan prasarana ruang pejalan kaki yang memasuki entrance bangunan dan pada titik-titik penyeberangan dengan tingkat kelandaian tidak melebihi 10%.</li> <li>- Aktivitas pemanfaatan ruang yang diperbolehkan yaitu</li> </ul>	<p>dan lahan parkir yang tidak tertata mengurangi lebar efektif jalur pejalan kaki. Perlu adanya penertipan PKL dan lahan parkir.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Perlu adanya perbaikan perkerasan yang rusak dan berlubang dan bahan perkerasan dibuat konsisten secara visual baik warna maupun tekstur agar tidak mempersulit pejalan kaki yang memiliki keterbatasan kemampuan.</li> <li>- Perlu adanya penyediaan marka dan <i>ramp</i> yang mengakomodir kebutuhan pengguna jalur pejalan kaki dengan kebutuhan khusus.</li> </ul>
Segmen 2 - Zona 2	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lebar 2.6 m dan tinggi 0.3m</li> <li>- Lebar efektif 1 m karena adanya hambatan berupa PKL, Kios dan warung yang memakai jalur pejalan kaki sebagai lapak berjualan dan lahan parkir.</li> <li>- Perkerasan berupa paving. Ditemukan adanya kondisi perkerasan yang rusak dan berlubang</li> <li>- Jalur pejalan kaki tidak menerus</li> <li>- Tidak tersedia fasilitas difabel</li> <li>- Tidak keseluruhan jalur pejalan kaki memiliki <i>ramp</i> disetiap perpotongan dan tingkat kelandaian <i>ramp</i> melebihi 10%</li> <li>- Adanya pembatas berupa kereb</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lebar efektif dan ketinggian jalur pejalan kaki belum memenuhi standar oleh karena itu pejalan kaki terpaksa berjalan dibahu jalan.</li> <li>- Pemanfaatan jalur pejalan kaki sebagai lapak berjualan, PKL, dan lahan parkir yang tidak tertata mengurangi lebar efektif jalur pejalan kaki. Perlu adanya penertipan PKL dan lahan parkir.</li> <li>- Perlu adanya perbaikan perkerasan yang rusak dan berlubang dan bahan perkerasan dibuat konsisten secara visual baik warna maupun tekstur agar tidak mempersulit pejalan kaki yang memiliki keterbatasan kemampuan.</li> <li>- Perlu adanya penyediaan marka dan <i>ramp</i> yang mengakomodir kebutuhan pengguna jalur pejalan kaki dengan kebutuhan khusus.</li> </ul>
Segmen 3 - Zona 1	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lebar 2.6 m dan tinggi 0.3m</li> <li>- Lebar efektif 2,1 m karena adanya hambatan berupa adanya PKL dibahu jalan yang memanfaatkan jalur pejalan kaki sebagai tempat makan pembeli.</li> <li>- Perkerasan berupa paving dan keramik. Ditemukan adanya kondisi perkerasan yang rusak dan berlubang</li> <li>- Jalur pejalan kaki tidak menerus, sebagian belum memiliki jalur khusus untuk pejalan kaki.</li> <li>- Tidak tersedia fasilitas difabel</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lebar efektif dan ketinggian jalur pejalan kaki belum memenuhi standar oleh karena itu pejalan kaki terpaksa berjalan dibahu jalan.</li> <li>- Pemanfaatan jalur pejalan kaki sebagai lapak berjualan PKL mengurangi lebar efektif jalur pejalan kaki sehingga perlu adanya penertipan PKL.</li> <li>- Perlu adanya perbaikan perkerasan yang rusak dan berlubang dan bahan perkerasan dibuat konsisten secara visual baik warna maupun tekstur agar tidak mempersulit pejalan kaki yang memiliki keterbatasan kemampuan.</li> <li>- Jalur pejalan kaki dibuat menerus dilengkapi dengan <i>ramp</i>.</li> </ul>



Segmen-Zona	Kondisi Eksisting	Standar	Analisis
Segmen 3 - Zona 2	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tidak keseluruhan jalur pejalan kaki memiliki <i>ramp</i> disetiap perpotongan dan tingkat kelandaian <i>ramp</i> melebihi 10%</li> <li>- Adanya pembatas berupa kereb</li> <li>- Lebar 2.6 m dan tinggi 0.3m</li> <li>- Lebar efektif 0,8 m karena adanya hambatan berupa PKL, Kios dan warung yang memakai jalur pejalan kaki sebagai lapak berjualan, lahan parkir, perabot jalan yang tidak tertata.</li> <li>- Perkerasan berupa paving. Ditemukan adanya kondisi perkerasan yang rusak dan berlubang</li> <li>- Jalur pejalan kaki tidak menerus</li> <li>- Tidak tersedia fasilitas difabel</li> <li>- Tidak keseluruhan jalur pejalan kaki memiliki <i>ramp</i> disetiap perpotongan dan tingkat kelandaian <i>ramp</i> melebihi 10%</li> <li>- Adanya pembatas berupa kereb</li> </ul>	<p>Kegiatan Usaha Kecil Formal (KUKF) dengan syarat.</p> <p>(Sumber: Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan oleh Dirjen Penataan Ruang, 2000)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Perlu adanya penyediaan marka dan <i>ramp</i> yang mengakomodir kebutuhan pengguna jalur pejalan kaki dengan kebutuhan khusus.</li> <li>- Lebar efektif dan ketinggian jalur pejalan kaki belum memenuhi standar oleh karena itu pejalan kaki terpaksa berjalan dibahu jalan.</li> <li>- Pemanfaatan jalur pejalan kaki sebagai lapak berjualan, PKL dan lahan parkir mengurangi lebar efektif jalur pejalan kaki. PKL dan kios soevenir dan rumah makan yang ada di koridor jalan tersebut berpotensi menjadi KUKF sehingga diperbolehkan ada karena dianggap sebagai daya tarik, namun tetap dibutuhkan penataan lebar pemanfaatan jalur pejalan kaki dan pengelolaan oleh organisasi tertentu. Pemanfaatan jalur pejalan kaki sebagai lahan parkir harus ditertibkan karena tidak termasuk aktivitas pemanfaatan jalur pejalan kaki yang diperbolehkan.</li> <li>- Perlu adanya perbaikan perkerasan yang rusak dan berlubang dan bahan perkerasan dibuat konsisten secara visual baik warna maupun tekstur agar tidak mempersulit pejalan kaki yang memiliki keterbatasan kemampuan.</li> <li>- Perlu adanya penyediaan marka dan <i>ramp</i> yang mengakomodir kebutuhan pengguna jalur pejalan kaki dengan kebutuhan khusus.</li> </ul>

Sumber: Hasil Analisis, 2014

Sebagian besar jalur pejalan kaki belum memenuhi standar. Keberadaan lahan parkir, kios sovenir dan rumah makan yang memanfaatkan jalur pejalan kaki sebagai lapak berjualan, dan keberadaan PKL mengurangi lebar efektif, sehingga perlu adanya penataan agar tidak menghambat sirkulasi pejalan kaki. Ketinggian jalur pejalan kaki melebihi 0,2 m sehingga tidak sesuai dengan standar. Secara keseluruhan jalur pejalan kaki yang ada tidak mengakomdir pengguna dengan kebutuhan khusus, sehingga perlu adanya perbaikan kondisi perkerasan jalur pejalan kaki dan dilengkapi dengan *ramp*.

#### 4.3.1 Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki

Tingkat pelayanan jalur pejalan kaki dapat diketahui dengan mengetahui arus pejalan kaki, kecepatan pejalan kaki, kepadatan pejalan kaki dan ruang pejalan kaki. Kemudian untuk menentukan tingkat pelayanan dari jalur pejalan kaki digunakan kriteria tingkat pelayanan dari Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan, 2000. Analisis tingkat pelayanan jalur pejalan kaki dilakukan pada empat jam sibuk pada hari kerja dan hari sibuk. Hari kerja diwakili oleh hari senin dan hari libur diwakili oleh hari sabtu dan minggu. Jam sibuk pengamatan dilakukan pada pagi hari (09.00-10.00), siang hari (13.00-14.00), sore hari (16.00-17.00) dan malam hari (19.00-20.00). Kecepatan pejalan kaki diamati untuk mengetahui kepadatan jalur pejalan kaki dengan satuan orang/m<sup>2</sup>. Dengan mengetahui kepadatan jalur pejalan kaki dapat menentukan tingkat pelayanan jalur pejalan kaki yang dilihat dari ruang pejalan kaki dengan satuan m<sup>2</sup>/orang yang disesuaikan dengan kriteria tingkat pelayanan dari Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan, 2000.



**Tabel 4. 7 Jumlah Pejalan Kaki dan Kondisi Lebar Jalur Pejalan Kaki di Koridor Jalan Ir.Mohammad Hatta dan Jalan Ir.Soekarno**

Segmen	Zona	Jumlah Pejalan Kaki												Kondisi Jalur Pejalan Kaki		
		Hari Senin				Hari Sabtu				Hari Minggu				Lebar (m)	Lebar Halangan (m)	Lebar efektif (m)
		Pagi	Siang	Sore	Malam	Pagi	Siang	Sore	Malam	Pagi	Siang	Sore	Malam			
1	1	31	24	63	19	31	32	45	112	123	154	213	34	2,6	2,1	0,5
	2	29	86	91	21	34	56	71	121	121	201	156	54	2,6	2,1	0,5
2	1	27	68	45	18	23	20	27	21	142	221	173	21	2,6	1,8	0,8
	2	24	83	98	22	53	43	68	111	132	123	146	36	2,6	1,6	1
3	1	15	41	45	32	42	78	102	36	256	199	232	21	2,6	0,5	2,1
	2	39	137	243	23	43	99	121	212	213	337	277	19	2,6	1,8	0,8

Sumber: Survei Primer, 2014

**Tabel 4. 8 Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki pada Hari Senin**

Segmen	Zona	Waktu pengamatan	Arus pejalan kaki (org/m/menit)	Kecepatan (m/menit)	Kepadatan (org/m <sup>2</sup> )	Ruang pejalan kaki (m <sup>2</sup> /org)	Tingkat pelayanan
1	1	Pagi	4.13	35.46	0.12	8.58	A
		Siang	3.20	35.46	0.09	11.08	A
		Sore	8.40	37.61	0.22	4.48	B
		Malam	2.53	44.19	0.06	17.44	A
	2	Pagi	3.87	35.87	0.11	9.28	A
		Siang	11.47	33.84	0.34	2.95	C
		Sore	12.13	30.13	0.40	2.48	C
		Malam	2.80	42	0.07	15.00	A
	2	Pagi	2.25	43.08	0.05	19.15	A
		Siang	5.67	31.45	0.18	5.55	B
		Sore	3.75	37.43	0.10	9.98	A
		Malam	1.50	39.4	0.04	26.27	A
2	1	Pagi	2.25	43.08	0.05	19.15	A
		Siang	5.67	31.45	0.18	5.55	B
		Sore	3.75	37.43	0.10	9.98	A
		Malam	1.50	39.4	0.04	26.27	A
	2	Pagi	1.60	38.59	0.04	24.12	A
		Siang	5.53	30.68	0.18	5.54	B
		Sore	6.53	30	0.22	4.59	B
		Malam	1.47	44.07	0.03	30.05	A
	3	Pagi	1.30	52.42	0.02	40.27	A
		Siang	1.43	46.07	0.03	32.25	A
		Sore	1.65	79.16	0.02	47.95	A
		Malam	1.02	46.61	0.02	45.88	A
3	2	Pagi	3.25	42	0.08	12.92	A
		Siang	11.42	30.13	0.38	2.64	C
		Sore	11.92	37.43	0.32	3.14	C
		Malam	1.92	43.08	0.04	22.48	A

Sumber: Hasil Perhitungan ,2014

Tingkat pelayanan jalur pejalan kaki pada hari senin menunjukkan tingkat pelayanan terendah adalah jalur pejalan kaki dengan LOS C yaitu pada segmen 1 zona 2 dan segmen 3 zona 2 pada waktu jam sibuk siang dan sore hari.

**Tabel 4. 9 Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki pada Hari Sabtu**

Segmen	Zona	Waktu pengamatan	Arus pejalan kaki (org/m/menit)	Kecepatan (m/menit)	Kepadatan (org/m <sup>2</sup> )	Ruang pejalan kaki (m <sup>2</sup> /org)	Tingkat pelayanan
1	1	Pagi	4.13	30.13	0.14	7.29	A
		Siang	4.27	30.68	0.14	7.19	A
		Sore	6.00	46.14	0.13	7.69	A
		Malam	14.93	32.03	0.47	2.14	D
	2	Pagi	4.53	38.59	0.12	8.51	A
		Siang	7.47	46.61	0.16	6.24	A
		Sore	9.47	30	0.32	3.17	C
		Malam	16.13	30.13	0.54	1.87	D
	2	Pagi	1.92	46.09	0.04	24.05	A
		Siang	1.67	46.61	0.04	27.97	A
		Sore	2.25	54.12	0.04	24.05	A
		Malam	1.75	49.88	0.04	28.50	A
2	2	Pagi	3.53	47.24	0.07	13.37	A
		Siang	2.87	46.61	0.06	16.26	A
		Sore	4.53	63.54	0.07	14.02	A
		Malam	7.40	33.84	0.22	4.57	B



Segmen	Zona	Waktu pengamatan	Arus pejalan kaki (org/m/menit)	Kecepatan (m/menit)	Kepadatan (org/m <sup>2</sup> )	Ruang pejalan kaki (m <sup>2</sup> /org)	Tingkat pelayanan
3	1	Pagi	1.33	50.65	0.03	37.99	A
		Siang	2.48	46.07	0.05	18.61	A
		Sore	3.24	47.24	0.07	14.59	A
		Malam	1.14	43.08	0.03	37.70	A
	2	Pagi	3.58	63.54	0.06	17.73	A
		Siang	8.25	30.13	0.27	3.65	C
		Sore	10.08	35.61	0.28	3.53	C
		Malam	17.67	37.43	0.47	2.12	D

Sumber: Hasil perhitungan ,2014

Tingkat pelayanan jalur pejalan kaki pada hari sabtu menunjukkan tingkat pelayanan terendah adalah jalur pejalan kaki dengan LOS D yaitu pada segmen 1 zona 1, segmen 1 zona 2 dan segmen 3 zona 2 pada waktu jam sibuk malam hari.

**Tabel 4. 10 Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki pada Hari Minggu**

Segmen	Zona	Waktu pengamatan	Arus pejalan kaki (org/m/menit)	Kecepatan (m/menit)	Kepadatan (org/m <sup>2</sup> )	Ruang pejalan kaki (m <sup>2</sup> /org)	Tingkat pelayanan
1	1	Pagi	16,40	35,87	0,46	2,19	C
		Siang	20,53	30,68	0,67	1,49	C
		Sore	28,40	32,96	0,94	1,06	E
		Malam	4,53	30,13	0,15	6,65	A
	2	Pagi	16,13	31,45	0,51	1,95	D
		Siang	26,80	30,13	0,89	1,12	E
		Sore	20,80	45,02	0,46	2,16	D
		Malam	7,20	38,97	0,18	5,41	B
	2	Pagi	11,83	55,35	0,21	4,68	B
		Siang	18,42	46,3	0,40	2,51	C
		Sore	14,42	46,09	0,31	3,20	C
		Malam	1,75	46,07	0,04	26,33	A
2	1	Pagi	8,80	30,8	0,29	3,50	C
		Siang	8,20	44,25	0,19	5,40	B
		Sore	9,73	35,87	0,27	3,69	C
		Malam	2,40	46,3	0,05	19,29	A
	2	Pagi	8,13	37,43	0,22	4,61	B
		Siang	6,32	35,87	0,18	5,68	B
		Sore	7,37	31,45	0,23	4,27	B
		Malam	0,67	47,25	0,01	70,88	A
	3	Pagi	17,75	30	0,59	1,69	D
		Siang	28,08	30,68	0,92	1,09	E
		Sore	23,08	42,96	0,54	1,86	D
		Malam	1,58	37,43	0,04	23,64	A

Sumber: Hasil Perhitungan ,2014

Tingkat pelayanan jalur pejalan kaki pada hari minggu menunjukkan tingkat pelayanan terendah adalah jalur pejalan kaki dengan LOS E yaitu pada segmen 1 zona 1 pada waktu jam sibuk sore hari, segmen 1 zona 2 pada waktu jam sibuk siang dan malam hari, dan segmen 3 zona 2 pada waktu jam sibuk siang hari.

Tabel 4. 11 Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki pada Hari Minggu

Segmen	Zona	Waktu pengamatan	Senin	Sabtu	Minggu	Analisis
1	1	Pagi	A	A	C	<p>Jalur pejalan kaki segmen 1 zona 1 sebagian besar berada pada tingkat pelayanan (LOS) A yang berarti bahwa ruang pejalan kaki masih dapat bebas digunakan oleh para pejalan kaki termasuk bebas menentukan arah dan kecepatan berjalan tanpa menimbulkan gangguan antar sesama pejalan kaki. Namun pada sore hari di hari senin mengalami penurunan tingkat pelayanan jalur pejalan kaki menjadi B yang berarti bahwa ruang pejalan kaki masih nyaman dilewati dengan kecepatan yang cepat tanpa mengganggu pejalan kaki lainnya walaupun keberadaan pejalan kaki lainnya sudah mulai berpengaruh pada arus pejalan kaki. Jalur pejalan kaki memiliki tingkat pelayanan D pada malam hari di hari sabtu karena banyaknya kegiatan mingguan tiap malam minggu di PIPP seperti layar tancap, pertunjukan seni, pasar malam dan lainnya. LOS D menunjukkan kondisi yang berarti bahwa ruang pejalan kaki mulai terbatas, pejalan kaki akan sering berganti posisi dan merubah kecepatan juga berpotensi timbulnya persinggungan antar pejalan kaki. Jumlah wisatawan pada hari minggu meningkat mengakibatkan tingkat pelayanan jalur pejalan kaki menurun yaitu pagi hari dan siang hari dalam LOS C yang berarti bahwa berpotensi terjadinya persinggungan kecil ketika pejalan kaki bergerak pada zona tersebut dan pejalan kaki berjalan relatif lambat karena keterbatasan ruang antar pejalan kaki. Dan puncak pejalan kaki terbesar berada pada waktu sibuk sore hari di hari minggu dengan LOS E yang menunjukkan bahwa setiap pejalan kaki akan memiliki kecepatan yang sama, karena banyaknya pejalan kaki yang ada. Berbalik arah, atau berhenti akan memberikan dampak pada arus secara langsung. Pergerakan akan relatif lambat dan tidak teratur. Keadaan ini mulai tidak nyaman untuk dilalui tetapi masih merupakan ambang bawah dari kapasitas rencana ruang pejalan kaki.</p>
		Siang	A	A	C	
		Sore	B	A	E	
		Malam	A	D	A	
2	2	Pagi	A	A	D	<p>Jalur pejalan kaki pada segmen 1 zona 2 siang hari dan sore hari pada hari sabtu berada pada tingkat pelayanan dengan LOS A yang berarti bahwa ruang pejalan kaki masih dapat bebas digunakan oleh para pejalan kaki termasuk bebas menentukan arah dan kecepatan berjalan tanpa menimbulkan gangguan antar sesama pejalan kaki. Sedangkan malam hari pada hari sabtu terjadi peningkatan jumlah pejalan kaki yang melalui zona ini sehingga tingkat pelayanan jalur pejalan kaki menurun menjadi LOS D yang menunjukkan kondisi ruang pejalan kaki mulai terbatas, pejalan kaki akan sering berganti posisi dan merubah kecepatan juga berpotensi timbulnya persinggungan antar pejalan kaki. Puncak pejalan kaki dengan tingkat pelayanan terendah yaitu pada hari minggu yaitu saat siang hari dengan LOS E yang menunjukkan bahwa setiap pejalan kaki akan memiliki kecepatan yang sama, karena banyaknya pejalan kaki yang ada. Berbalik arah, atau berhenti akan memberikan dampak</p>
		Siang	C	A	E	
		Sore	C	C	D	
		Malam	A	D	B	



Segmen	Zona	Waktu pengamatan	Senin	Sabtu	Minggu	Analisis
2	1	Pagi	A	A	B	<p>pada arus secara langsung. Pergerakan akan relatif lambat dan tidak teratur. Keadaan ini mulai tidak nyaman untuk dilalui tetapi masih merupakan ambang bawah dari kapasitas rencana ruang pejalan kaki.</p> <p>Jalur pejalan kaki di segmen 2 zona 1 sebagian besar berada pada tingkat pelayanan (LOS) A yang berarti bahwa ruang pejalan kaki masih dapat bebas digunakan oleh para pejalan kaki termasuk bebas menentukan arah dan kecepatan berjalan tanpa menimbulkan gangguan antar sesama pejalan kaki. Namun pada siang hari di hari senin mengalami penurunan tingkat pelayanan jalur pejalan kaki menjadi B yang berarti bahwa ruang pejalan kaki masih nyaman dilewati dengan kecepatan yang cepat tanpa mengganggu pejalan kaki lainnya walaupun keberadaan pejalan kaki lainnya sudah mulai berpengaruh pada arus pejalan kaki. Jalur pejalan kaki memiliki tingkat pelayanan C terjadi pada hari minggu saat siang hari dan sore hari yang berarti bahwa berpotensi terjadinya persinggungan kecil ketika pejalan kaki bergerak pada zona tersebut dan pejalan kaki berjalan relatif lambat karena keterbatasan ruang antar pejalan kaki.</p>
		Siang	B	A	C	
		Sore	A	A	C	
		Malam	A	A	A	
	2	Pagi	A	A	C	<p>Jalur pejalan kaki di segmen 2 zona 2 sebagian berada pada tingkat pelayanan (LOS) A yang berarti bahwa ruang pejalan kaki masih dapat bebas digunakan oleh para pejalan kaki termasuk bebas menentukan arah dan kecepatan berjalan tanpa menimbulkan gangguan antar sesama pejalan kaki. Pada siang hari dan sore hari di hari senin, malam hari di hari sabtu dan siang hari di hari minggu mengalami penurunan tingkat pelayanan jalur pejalan kaki menjadi B yang berarti bahwa ruang pejalan kaki masih nyaman dilewati dengan kecepatan yang cepat tanpa mengganggu pejalan kaki lainnya walaupun keberadaan pejalan kaki lainnya sudah mulai berpengaruh pada arus pejalan kaki. Jalur pejalan kaki memiliki tingkat pelayanan C terjadi pada hari minggu saat pagi hari dan sore hari yang berarti bahwa berpotensi terjadinya persinggungan kecil ketika pejalan kaki bergerak pada zona tersebut dan pejalan kaki berjalan relatif lambat karena keterbatasan ruang antar pejalan kaki.</p>
		Siang	B	A	B	
		Sore	B	A	C	
		Malam	A	B	A	
3	1	Pagi	A	A	B	<p>Jalur pejalan kaki di segmen 3 zona 1 sebagian besar berada pada tingkat pelayanan (LOS) A yang berarti bahwa ruang pejalan kaki masih dapat bebas digunakan oleh para pejalan kaki termasuk bebas menentukan arah dan kecepatan berjalan tanpa menimbulkan gangguan antar sesama pejalan kaki. Namun pada hari minggu mengalami penurunan tingkat pelayanan jalur pejalan kaki menjadi B yang berarti bahwa ruang pejalan kaki masih nyaman dilewati dengan kecepatan yang cepat tanpa mengganggu pejalan kaki lainnya walaupun keberadaan pejalan kaki lainnya sudah mulai berpengaruh pada arus pejalan kaki.</p>
		Siang	A	A	B	
		Sore	A	A	B	
		Malam	A	A	A	
	2	Pagi	A	A	D	<p>Jalur pejalan kaki pada segmen 3 zona 2 sebagian berada pada tingkat pelayanan dengan LOS A yang berarti bahwa ruang pejalan kaki masih dapat bebas digunakan oleh para</p>
		Siang	C	C	E	

Segmen	Zona	Waktu pengamatan	Senin	Sabtu	Minggu	Analisis
		Sore	C	C	D	pejalan kaki termasuk bebas menentukan arah dan kecepatan berjalan tanpa menimbulkan gangguan antar sesama pejalan kaki. Pada siang hari dan sore hari di hari senin dan sabtu tingkat pelayanan menurun menjadi LOS C yang berarti bahwa berpotensi terjadinya persinggungan kecil ketika pejalan kaki bergerak pada zona tersebut dan pejalan kaki berjalan relatif lambat karena keterbatasan ruang antar pejalan kaki. Sedangkan malam hari pada hari sabtu terjadi peningkatan jumlah pejalan kaki yang melalui zona ini sehingga tingkat pelayanan jalur pejalan kaki menurun menjadi LOS D yang menunjukkan kondisi bahwa ruang pejalan kaki mulai terbatas, pejalan kaki akan sering berganti posisi dan merubah kecepatan juga berpotensi timbulnya persinggungan antar pejalan kaki. Puncak pejalan kaki dengan tingkat pelayanan terendah yaitu pada hari minggu saat siang hari dengan LOS E yang menunjukkan bahwa setiap pejalan kaki akan memiliki kecepatan yang sama, karena banyaknya pejalan kaki yang ada. Berbalik arah, atau berhenti akan memberikan dampak pada arus secara langsung. Pergerakan akan relatif lambat dan tidak teratur. Keadaan ini mulai tidak nyaman untuk dilalui tetapi masih merupakan ambang bawah dari kapasitas rencana ruang pejalan kaki.
		Malam	A	D	A	

Sumber: Hasil Analisis, 2014

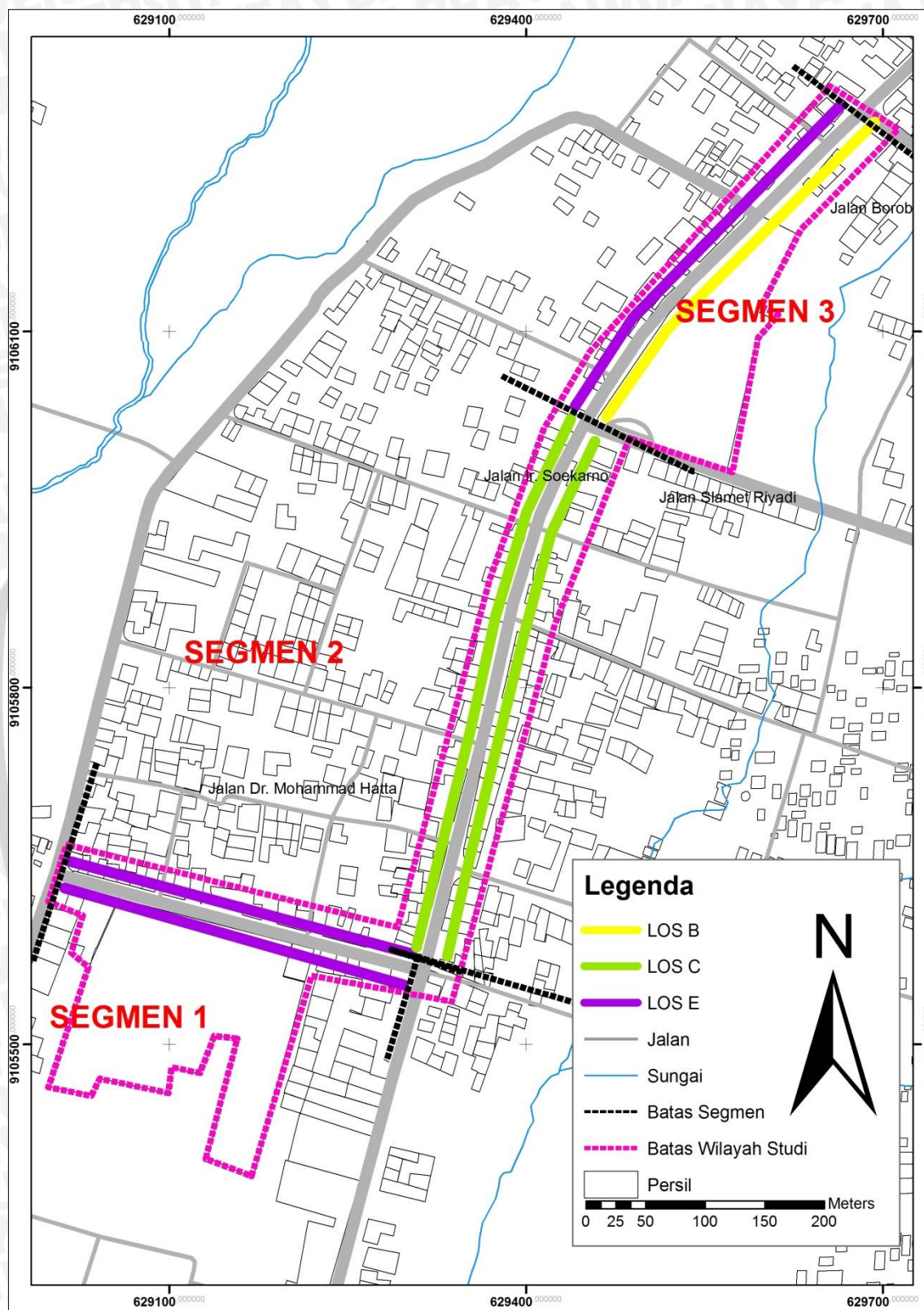


Tingkat pelayanan jalur pejalan kaki pada setiap zona di masing-masing segmen berada pada tingkat pelayanan jalur pejalan kaki yang berbeda-beda, hal tersebut dikarenakan adanya kondisi lebar efektif jalur pejalan kaki dan jumlah pejalan kaki yang berbeda. Lebar efektif mempengaruhi tingkat pelayanan jalur pejalan kaki sehingga perlu adanya pengaturan kegiatan-kegiatan yang menjadi hambatan supaya lebar efektif bertambah dan memberikan ruang gerak yang leluasa untuk pejalan kaki dan perlu adanya penambahan lebar jalur pejalan kaki untuk dapat mewadahi segala aktifitas pejalan kaki.

Untuk segmen 1 terjadi penurunan tingkat pelayanan pada hari sabtu malam dikarenakan pada segmen 1 banyak pejalan kaki yang mengunjungi PIPP karena banyaknya kegiatan mingguan tiap malam minggu di PIPP seperti layar tancap, pertunjukan seni, pasar malam dan lainnya. Pada hari minggu tingkat pelayanan jalur pejalan kaki turun sampai dengan LOS E dikarenakan banyaknya wisatawan yang memanfaatkan hari libur untuk melakukan perjalanan wisata. Pada segmen 1 untuk sore dan malam hari pejalan kaki cenderung lebih memilih berjalan di zona 1 karena pada sore dan malam hari zona 2 dipenuhi oleh PKL yang berjualan makanan dan banyaknya *parkir on street* sehingga mengganggu pergerakan pejalan kaki.

Sedangkan untuk segmen 2 mayoritas tingkat pelayanan untuk tiap jam sibuk masih dalam kondisi baik. Penurunan tingkat pelayanan terjadi pada hari minggu karena meningkatnya jumlah pejalan kaki yang merupakan wisatawan.

Kemudian untuk segmen 3 tingkat pelayanan untuk zona 1 mayoritas masih dalam kondisi baik karena lebar efektif jalur pejalan kaki yang lebih besar dibandingkan dengan lebar jalur efektif zona lainnya. Berbeda dengan zona 2 jalur pejalan kaki memiliki lebar efektif 0,8 m dengan jumlah pejalan kaki yang besar sehingga tingkat pelayanan jalur pejalan kaki di zona 2 rendah hingga mencapai LOS E. Penurunan terjadi pada jam sibuk siang dan sore hari karena banyaknya jumlah wisatawan yang mengunjungi komplek wisata MBK dan tertarik untuk berjalan melewati zona 2. Zona 2 mayoritas gunalahannya adalah perdangan dan jasa yang menjual oleh-oleh khas Blitar sehingga menarik perhatian wisatawan.



Gambar 4. 32 Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki



#### 4.4 Analisis Tingkat Kepentingan dan Tingkat Kepuasan Wisatawan

Metode analisis IPA (*Importance Performance Analysis*) akan menunjukkan mana atribut atau variabel dari kriteria Kemudahan, Keamanan, Kenyamanan, Keindahan dan Interaksi yang perlu diprioritaskan. Berikut ini merupakan tabel hasil perhitungan nilai kepentingan dan nilai kepuasan jalur pejalan kaki menurut responden

**Tabel 4. 12 Nilai Kepuasan dan Kepentingan Jalur Pejalan Kaki menurut Pejalan Kaki**

Atribut Variabel	Nilai Kepuasan	Rata-rata Nilai Kepuasan	Nilai Kepentingan	Rata-rata Nilai Kepentingan	Tingkat Kesesuaian %
<b>Kemudahan</b>					
1. Jalur mudah dicapai dan tidak terhalangi oleh apapun	272	2,83	418	4,354	65,07
2. Kemudahan menyeberang	278	2,90	396	4,125	70,20
3. Jalur harus menerus dari titik satu ke titik lainnya	286	2,98	428	4,458	66,82
4. Keberadaan lampu penerangan	289	3,01	441	4,594	65,53
5. Keberadaan tempat duduk	269	2,80	426	4,438	63,15
6. Keberadaan lapak tunggu	285	2,97	363	3,781	78,51
7. Keberadaan pagar pengaman	281	2,93	318	3,313	88,36
8. Keberadaan tempat sampah	279	2,91	444	4,674	62,84
9. Keberadaan telepon umum	265	2,76	296	3,083	89,53
10. Papan Informasi harus dapat dilihat dengan mudah	376	3,92	417	4,344	90,17
11. Ramp dan marka penyandang cacat harus dapat digunakan oleh penyandang cacat dalam mencapai tujuan	246	2,56	419	4,365	58,71
12. Pemilihan jenis tanaman untuk jalur hijau yang dapat berguna sebagai penunjuk arah	304	3,17	304	3,167	100,00
13. Drainase harus tidak mudah terlihat oleh pejalan kaki	377	3,93	371	3,865	101,62
14. Jaringan drainase harus memiliki titik-titik akses untuk pemeliharaan	385	4,01	388	4,042	99,23
<b>Keamanan</b>					
15. Ruang pejalan kaki terpisah dari jalur lalu	321	3,34	435	4,531	73,79

Atribut Variabel	Nilai Kepuasan	Rata-rata Nilai Kepuasan	Nilai Kepentingan	Rata-rata Nilai Kepentingan	Tingkat Kesesuaian %
lintas kendaraan dan memiliki ketinggian berbeda					
16. Perabot ruang pejalan kaki terletak pada titik-titik yang aman dari lalu lintas kendaraan	319	3,32	371	3,865	85,98
17. Papan informasi terletak pada titik yang aman dari tindakan pengrusakan	325	3,39	387	4,031	83,98
18. <i>Ramp</i> dan marka terletak pada lokasi yang aman dari sirkulasi kendaraan	332	3,46	410	4,271	80,98
19. Jalur hijau terletak antara pejalan kaki dan kendaraan	322	3,35	384	4	83,85
20. Jaringan drainase tidak boleh mengganggu permukaan pejalan kaki	357	3,72	376	3,917	94,95
<b>Kenyamanan</b>					
21. Jalur memiliki lebar yang nyaman	277	2,89	446	4,646	62,11
22. Jalur pejalan kaki memiliki permukaan yang tidak licin dan tidak rusak	286	2,98	436	4,542	65,60
23. Perabot ruang pejalan kaki memiliki tingkat kenyamanan yang tinggi dengan bahan yang sesuai dengan kebutuhan	311	3,24	407	4,24	76,41
24. Tata letak perabot ruang pejalan kaki tidak mengganggu alur pejalan kaki	322	3,35	385	4,01	83,64
25. Papan informasi tata letaknya tidak mengganggu alur pejalan kaki	343	3,57	365	3,802	93,97
26. <i>Ramp</i> memiliki derajat kemiringan yang landai	262	2,73	400	4,167	65,50
27. Memiliki vegetasi peneduh pejalan kaki untuk penurunan iklim mikro	312	3,25	405	4,219	77,04
28. Jaringan drainase harus selalu terpelihara kebersihannya agar tidak mengganggu aktifitas pejalan kaki	324	3,38	430	4,479	75,35
<b>Keindahan</b>					

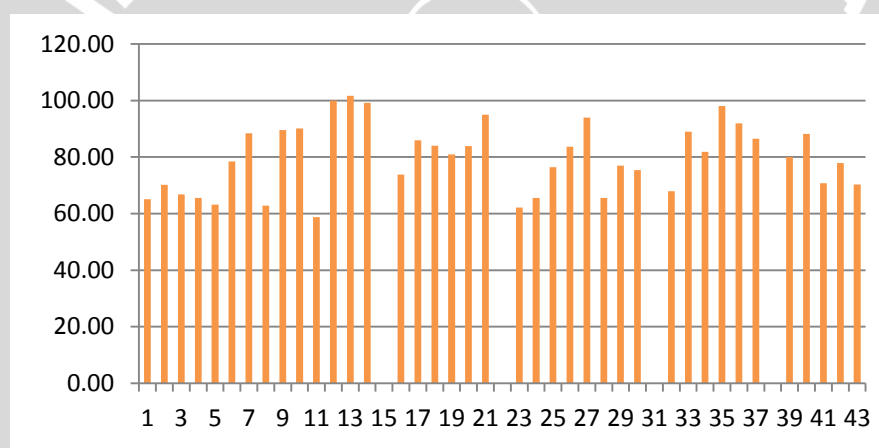


Atribut Variabel	Nilai Kepuasan	Rata-rata Nilai Kepuasan	Nilai Kepentingan	Rata-rata Nilai Kepentingan	Tiingkat Kesesuaian %
29. Ruang perjalan kaki memiliki material penutup tanah yang berpola dengan kualitas estetika yang baik	275	2,86	405	4,219	67,90
30. Desain perabot ruang pejalan kaki dapat mewakili karakter lokal lingkungan. sehingga memiliki kualitas estetika yang baik	322	3,35	362	3,771	88,95
31. Desain Papan Informasi dapat mewakili karakter lokal lingkungan. sehingga memiliki kualitas estetika yang baik	315	3,28	385	4,01	81,82
32. Ramp dan marka memiliki penanda khusus berupa pagar pembatas ataupun garis berwarna	342	3,56	349	3,635	97,99
33. Memiliki vegetasi dekoratif yang meningkatkan nilai estetika ruang.	309	3,22	336	3,5	91,96
34. Material penutup pada jaringan drainase harus selalu terpelihara kebersihannya.	327	3,41	378	3,938	86,51
<b>Interaksi</b>					
35. Jalur memiliki titik-titik untuk dapat iteraksi sosial lengkap dengan fasilitasnya	321	3,34	401	4,177	80,05
36. Perabot ruang pejalan kaki terletak pada titik-titik interaksi sosial agar dapat memenuhi kebutuhan aktifitas sosial wisatawan	328	3,42	372	3,875	88,17
37. Papan Informasi dapat diletakkan pada titik interaksi sosial agar dapat memenuhi kebutuhan ekonomi kawasan	280	2,92	396	4,125	70,71
38. Ramp dan marka mengarah pada titik interaksi sosial	314	3,27	403	4,198	77,92
39. Vegetasi peneduh lebih banyak terletak pada titik interaksi	284	2,96	404	4,208	70,30

Atribut Variabel	Nilai Kepuasan	Rata-rata Nilai Kepuasan	Nilai Kepentingan	Rata-rata Nilai Kepentingan	Tiingkat Kesesuaian %
sosial					
<b>Total</b>	159		123.79		3105,16
<b>Rata- rata</b>	4,076		3.17		79,62

Sumber: Hasil Analisis, 2014

Dari Tabel 4.18 dapat dilihat bahwa rata-rata dari total rata-rata nilai kepentingan ( $\bar{Y}$ ) yaitu 4.04 lebih besar dibandingkan rata-rata dari total rata-rata nilai kepuasan ( $\bar{X}$ ) yaitu 3.17. sehingga hal ini menunjukkan bahwa tingkat kepuasan dari pejalalan kaki mengenai kondisi jalur pejalan kaki di koridor Jalan Dr. Mohammad Hatta dan Jalan Ir. Soekarno masih dibawah standar atau belum optimal dilihat dari nilai keseuaian  $\frac{\bar{X}}{\bar{Y}} = 0.79$  .  $\frac{\bar{X}}{\bar{Y}} < 1$  . Oleh karena itu diperlukan peningkatan pelayanan dari jalur pejalan kaki agar dapat meningkatkan kepuasan penggunaanya.

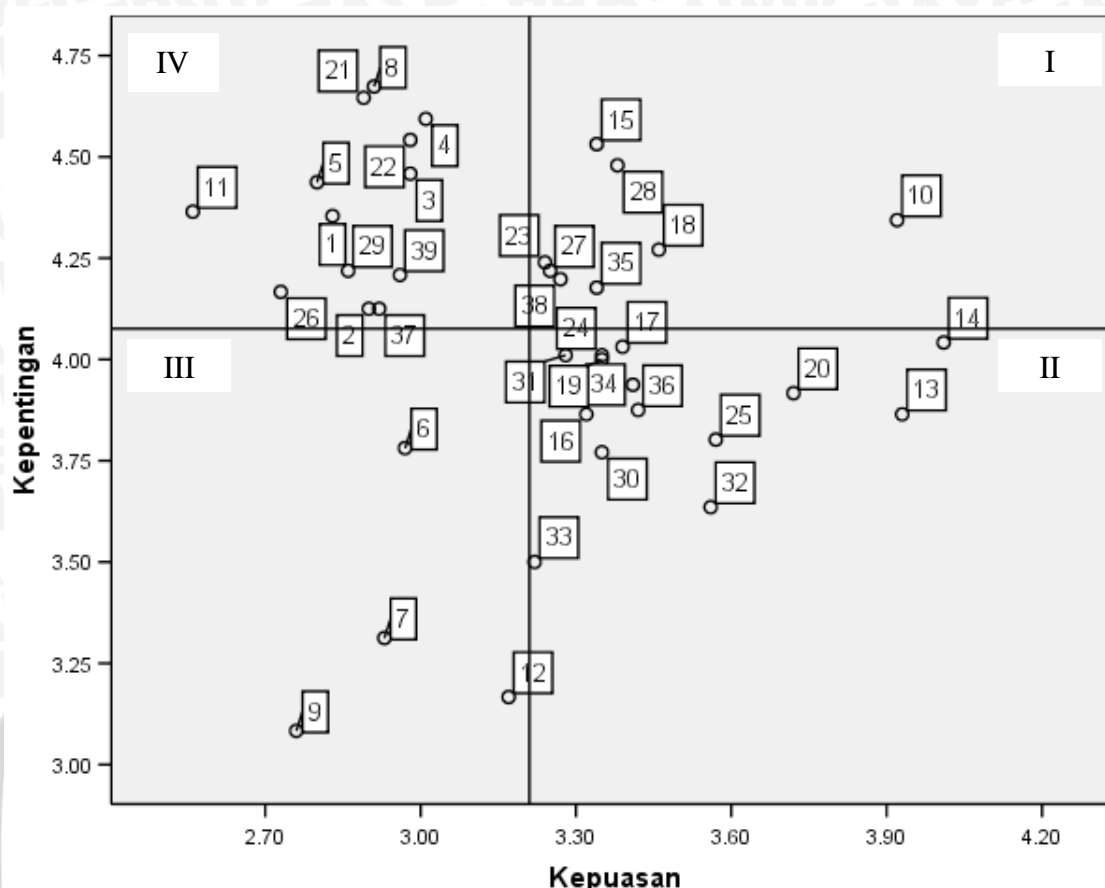


**Tabel 4. 13 Tingkat Kesesuaian Atribut Variabel**

Masing-masing atribut variabel memiliki tingkat kesesuaian yang berbeda. Tingkat kesesuaian yang paling tinggi yaitu atribut variabel jaringan drainase yang tertutup dengan persentase sebesar 101.62% hal ini dikarenakan nilai kepuasan lebih besar dari nilai kepentingan.

Dari perhitungan diatas dimasukkan dalam diagram kartesius untuk mengetahui prioritas penanganan untuk meningkatkan kepuasan pejalan kaki khususnya wisatawan.





**Gambar 4. 33 Diagram IPA**

Titik perpotongan antara sumbu X dengan sumbu Y diperoleh dari  $\bar{X}$  (3.17) dan  $\bar{Y}$  (4.04). Dari diagram IPA dapat diketahui pengelompokan atribut variabel yang memiliki penjelasan masing-masing.

**Tabel 4. 14 Pengelompokan Atribut Variabel Berdasarkan Diagram IPA**

Kuadran	Kriteria	No.	Variabel
<b>Kuadran I</b> <i>(Keep Up The Good Work/lanjutkan prestasi)</i> Menunjukkan atribut yang telah berhasil dianggap penting dan sangat memuaskan, oleh karena itu perlu dipertahankan.	Kemudahan	10	Papan Informasi harus dapat dilihat dengan mudah
	Keamanan	15	Ruang pejalan kaki terpisah dari jalur lalu lintas kendaraan dan memiliki ketinggian berbeda
	Kenyamanan	18	Ramp dan marka terletak pada lokasi yang aman dari sirkulasi kendaraan
		23	Perabot ruang pejalan kaki memiliki tingkat kenyamanan yang tinggi dengan bahan yang sesuai dengan kebutuhan
		27	Memiliki vegetasi peneduh pejalan kaki untuk penurunan iklim mikro
	Interaksi	35	Jalur memiliki titik-titik untuk dapat interaksi sosial lengkap dengan fasilitasnya
<b>Kuadran II</b> <i>(Possible Overkil/berlebihan)</i> Menunjukkan atribut yang dianggap kurang penting akan tetapi	Kemudahan	38	Ramp dan marka mengarah pada titik interaksi sosial
		13	Drainase harus tidak mudah terlihat oleh pejalan kaki
	Keamanan	16	Perabot ruang pejalan kaki terletak pada

Kuadran	Kriteria	No.	Variabel
pelaksanaannya berlebihan.	Kemudahan	6	Keberadaan Lapak Tunggu
		7	Keberadaan pagar pengaman
		9	Keberadaan telepon umum
		12	Pemilihan jenis tanaman untuk jalur hijau yang dapat berguna sebagai penunjuk arah
	Kemudahan	1	Jalur mudah dicapai dan tidak terhalangi oleh apapun
		2	Jalur harus menerus dari titik satu ke titik lainnya
		3	Kemudahan menyeberang
		4	Keberadaan lampu penerangan
	Kemudahan	5	Keberadaan tempat duduk
		8	Keberadaan tempat sampah
		11	Ramp dan marka penyandang cacat harus dapat digunakan oleh penyandang cacat dalam mencapai tujuan
		21	Jalur memiliki lebar yang nyaman
Kemudahan	22	Jalur pejalan kaki memiliki permukaan yang tidak licin dan tidak rusak	
	26	Ramp memiliki derajat kemiringan yang landai (<10% atau flat)	
	29	Ruang perjalan kaki memiliki material penutup tanah yang berpola dengan kualitas estetika yang baik	
	37	Papan Informasi dapat diletakkan pada titik interaksi sosial agar dapat	
pelaksanaannya berlebihan.	Kemudahan	17	Papan informasi terletak pada titik yang aman dari tindakan pengrusakan
		19	Jalur hijau terletak antara pejalan kaki dan kendaraan
		20	Jaringan drainase tidak boleh mengganggu permukaan pejalan kaki
		24	Tata letak perabot ruang pejalan kaki tidak mengganggu alur pejalan kaki
	Kemudahan	25	Papan Informasi tata letaknya tidak mengganggu alur pejalan kaki
		30	Desain perabot ruang pejalan kaki dapat mewakili karakter lokal lingkungan. sehingga memiliki kualitas estetika yang baik
		31	Desain Papan Informasi dapat mewakili karakter lokal lingkungan. sehingga memiliki kualitas estetika yang baik
		32	Ramp dan marka memiliki penanda khusus berupa pagar pembatas ataupun garis berwarna
	Kemudahan	33	Memiliki vegetasi dekoratif yang meningkatkan nilai estetika
		34	Material penutup pada jaringan drainase harus selalu terpelihara kebersihannya.
		36	Perabot ruang pejalan kaki terletak pada titik-titik interaksi sosial agar dapat memenuhi kebutuhan aktifitas sosial wisatawan
<b>Kuadran III</b>			
<b>(Low Priority/prioritas rendah)</b>			
Menunjukkan atribut yang kurang penting pengaruhnya menurut responden. pelaksanaannya biasa-biasa saja. Dianggap kurang penting dan kurang memuaskan.			
<b>Kuadran IV</b>			
<b>(Concentrate Here/prioritas utama)</b>			
Menunjukkan atribut yang dianggap mempengaruhi kepuasan responden. yang dianggap sangat penting namun tidak memuaskan.			
pelaksanaannya berlebihan.	Kemudahan	1	Jalur mudah dicapai dan tidak terhalangi oleh apapun
		2	Jalur harus menerus dari titik satu ke titik lainnya
		3	Kemudahan menyeberang
		4	Keberadaan lampu penerangan
	Kemudahan	5	Keberadaan tempat duduk
		8	Keberadaan tempat sampah
		11	Ramp dan marka penyandang cacat harus dapat digunakan oleh penyandang cacat dalam mencapai tujuan
		21	Jalur memiliki lebar yang nyaman
	Kemudahan	22	Jalur pejalan kaki memiliki permukaan yang tidak licin dan tidak rusak
		26	Ramp memiliki derajat kemiringan yang landai (<10% atau flat)
		29	Ruang perjalan kaki memiliki material penutup tanah yang berpola dengan kualitas estetika yang baik
		37	Papan Informasi dapat diletakkan pada titik interaksi sosial agar dapat



Kuadran	Kriteria	No.	Variabel
		39	memenuhi kebutuhan ekonomi kawasan Vegetasi peneduh lebih banyak terletak pada titik interaksi sosial

Sumber: Hasil Analisis, 2014

Kuadran IV merupakan kuadran yang menunjukkan atribut-atribut yang perlu mendapatkan perhatian khusus dan menjadi prioritas karena semua atribut yang ada pada kuadran IV dianggap sangat penting namun sangat tidak memuaskan. Sehingga penataan jalur pejalan kaki untuk koridor jalan Dr. Mohammad Hatta dan Jalan Ir. Soekarno lebih diprioritaskan untuk kriteria kemudahan yaitu penataan supaya jalur pejalan kaki mudah dicapai dan tidak terhalangi oleh apapun. jalur harus menerus dari satu titik ke titik lainnya sehingga perlu adanya pengadaan *ramp* pada akses masuk bangunan atau jalan, perlunya penyeberangan untuk kemudahan menyeberang bagi pejalan kaki, perlu adanya pengadaan atau penambahan lampu penerangan, tempat sampah, tempat duduk dan *ramp* juga marka untuk fasilitas kaum *difable*. Kemudian untuk kriteria kenyamanan diperlukan penataan jalur pejalan kaki supaya memiliki lebar jalur yang nyaman untuk pejalan kaki, perkerasan jalur pejalan kaki perlu diperbaiki untuk menghindari adanya jalur pejalan kaki yang licin atau rusak yang dapat mengurangi kenyamanan pejalan kaki, dan untuk meningkatkan kenyamanan pejalan kaki pengadaan *ramp* harus memiliki kemiringan yang landai. Kriteria selanjutnya yaitu kriteria keindahan dimana atribut yang muncul adalah perkerasan jalur pejalan kaki seharusnya dipilih material penutup tanah yang berpola dengan kualitas estetika yang baik. Sedangkan untuk kriteria interaksi menunjukkan atribut pengadaan papan informasi pada titik interaksi sosial dan penambahan vegetasi peneduh pada titik interaksi sosial.

#### 4.5 Arahan Penataan Jalur Pejalan Kaki dan Penyediaan Penyeberangan

Untuk arahan penataan jalur pejalan kaki di koridor Jalan Dr. Mohammad Hatta dan Jalan Ir. Soekarno berdasarkan hasil analisis IPA dengan prioritas atribut pada kuadran IV yang disesuaikan dengan standar yang standar yang ada.

Tabel 4. 15 Arahan Penataan Jalur Pejalan Kaki Berdasarkan Kriteria Kemudahan

No.	Variabel penataan	Eksisting	Standar	Arahan
1	Jalur mudah dicapai dan tidak terhalangi oleh apapun	Jalur pejalan kaki sulit dicapai karena terhalangi oleh PKL, lahan parkir, kios yang membuka lapak hingga jalur pejalan kaki dan keberadaan pos satpam pada segmen 3.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aktivitas pemanfaatan ruang yang diperbolehkan pada jalur pejalan kaki yaitu interaksi sosial, sirkulasi bagi <i>Difable</i> dan zona bagian depan gedung</li> <li>- Aktivitas yang tidak diperbolehkan pada jalur pejalan kaki yaitu pemanfaatan untuk kendaraan bermotor</li> <li>- Aktivitas yang diperbolehkan ada dengan syarat yaitu Kegiatan Usaha Kecil Formal dan Aktivitas Pameran sementara. Sumber: Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan oleh Dirjen Penataan Ruang. 2000)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Penertiban PKL yang menggunakan jalur pejalan kaki dengan mengarahkan PKL ke tempat-tempat yang telah disediakan di dalam PIPP dan Pasar MBK. Sehingga tidak ada lagi PKL yang berjualan di atas jalur pejalan kaki.</li> <li>- Penertiban jalur pejalan kaki yang dimanfaatkan sebagai lahan parkir untuk diarahkan menuju parkir pusat yang berada di PIPP maupun parkir <i>off street</i> yang dikelola masyarakat</li> <li>- Pengaturan lebar pemanfaatan jalur pejalan kaki sebagai lapak berjualan kios</li> <li>- Menghilangkan pos satpam yang berada di segmen 3.</li> <li>- Mengatur papan petunjuk, papan nama toko yang mengganggu pejalan kaki.</li> </ul>
2	Jalur harus menerus dari titik satu ke titik lainnya	Jalur pejalan kaki pada koridor Jalan Mohammad Hata dan Jalan Ir. Soearno tidak menerus karena terpotong adanya akses untuk masuk ke bangunan atau jalan lingkungan sehingga jalur pejalan kaki memiliki ketinggian yang berbeda. Pada segmen 3 zona 1 disamping Makam Bung Karno terdapat bagian jalan yang tidak dilengkapi dengan jalur pejalan kaki.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Jalur pejalan kaki harus menerus dari satu titik ke titik lainnya. dapat dilengkapi dengan <i>ramp</i> yang diletakkan di setiap persimpangan maupun prasarana ruang pejalan kaki yang memasuki <i>enterance</i> bangunan. (Sumber: Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan oleh Dirjen Penataan Ruang. 2000)</li> </ul>	Menambahkan <i>ramp</i> yang diletakkan di setiap persimpangan maupun prasarana ruang pejalan kaki yang memasuki <i>enterance</i> bangunan dan membangun jalur pejalan kaki pada segmen 3 supaya jalur pejalan kaki tidak terputus yang mengakibatkan pejalan kaki berjalan dibahu jalan.
3	Kemudahan menyeberang	Terdapat satu <i>zebra cross</i> di segmen 1 (depan PIPP) tanpa dilengkapi dengan rambu penyeberangan. Memiliki lebar 0.3 meter dan panjang 2.5 meter.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Terdapat tempat penyeberangan orang ditandai dengan marka.</li> <li>- Marka jalan dibuat sedemikian rupa sehingga mudah terlihat dengan</li> </ul>	Perlu adanya penamahan penyeberangan dengan jenis penyeberangan yang sesuai. Perlu adanya traffic calm dengan jenis <i>Speed tables</i> berupa gundukan jalan yang datar dan



No.	Variabel penataan	Eksisting	Standar	Arahan
		Sedangkan untuk segmen 2 dan segmen 3 tidak memiliki penyeberangan.	<p>jenis bagi pemakai jalan dan pemasangan harus bersifat tetap serta tidak berdampak licin.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Informasi yang dibutuhkan (rambu-rambu atau petunjuk bagi pejalan kaki) yang dapat dilihat</li> <li>- Jarak pandang yang tepat</li> <li>- Durasi/waktu yang dapat dipergunakan pejalan kaki untuk melintas</li> <li>- Garis membujur tempat penyeberangan (marka) memiliki lebar 0.3 m dan panjang sekurang-kurangnya 2.5.</li> <li>- Pengadaan <i>traffic calm</i> (sumber: Pedoman Teknis Perekayasaan Fasilitas Pejalan Kaki di Wilayah Kota oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat SK. 43/AJ/007/DRJ/97 dan Pedoman Perencanaan Jalur Pejalan Kaki Pada Jalan Umum No. 032/T/BM/1999)</li> </ul>	berfungsi untuk mengurangi kecepatan. Salah satu manfaat dari <i>speed tables</i> adalah bahwa orang menyeberang pada titik di mana pengemudi mengurangi kecepatan.
4	Keberadaan lampu penerangan	Tidak ada penerangan khusus untuk jalur pejalan kaki. Terdapat Penerangan Jalan Umum (PJU) yang terletak disamping jalur pejalan kaki namun belum memberikan penerangan yang cukup untuk jalur pejalan kaki di masing-masing zona pada setiap segmen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Diletakan pada jalur amenitas</li> <li>- Terletak setiap 10 m dengan tinggi maksimal 4</li> <li>- Memiliki bahan yang berdurabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak (Sumber: Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan oleh Dirjen Penataan Ruang. 2000)</li> </ul>	Pengadaan lampu penerangan khusus untuk jalur pejalan kaki yang ditempatkan pada jalur amenitas, dengan interval peletakan yaitu 10 m dan tinggi tiang lampu 4 m.
5	Keberadaan tempat duduk	Tidak terdapat fasilitas tempat duduk pada setiap segmen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Diletakan pada jalur amenitas. terletak setiap 10 m</li> <li>- Lebar 40 – 50 cm dengan panjang</li> </ul>	Pengadaan tempat duduk bagi pejalan kaki yang diletakan di jalur amenitas, dengan lebar 40 cm dan panjang 150 cm serta memiliki interval

No.	Variabel penataan	Eksisting	Standar	Arahan
			sekitar 150 cm - Bahan yang digunakan adalah bahan dengan durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak. (Sumber: Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan oleh Dirjen Penataan Ruang, 2000)	peletakan yaitu 10 m.
6	Keberadaan tempat sampah	Hanya terdapat 1 buah tempat sampah milik hotel mareokoco yang diletakkan disamping jalur pejalan kaki zona 1 pada segmen 1 yang terbuat dari bahan metal.	- Tempat sampah diletakan pada jalur amenitas - Diletakan setiap 20 meter dengan besaran yang sesuai dengan kebutuhan. - Bahan yang digunakan adalah bahan dengan durabilitas tinggi (metal, beton cetak) (Sumber: Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan oleh Dirjen Penataan Ruang, 2000)	Pengadaan tempat sampah khusus untuk pejalan kaki yang ditempatkan di samping jalur pejalan kaki yaitu pada jalur amenitas dengan besaran sesuai kebutuhan. Tempat sampah diletakan setiap 20 m yang terbuat dari bahan dengan durabilitas tinggi.
7	Ramp dan marka penyandang cacat harus dapat digunakan oleh penyandang cacat dalam mencapai tujuan	Tidak tersedia marka untuk kaum difabel atau para penyandang cacat di sepanjang jalur pejalan kaki di koridor Jalan Dr. Mohamamd Hatta dan Jalan Ir. Soekarno.	- Marka atau jalur difabel diletakan di sepanjang prasarana jaringan pejalan kaki - Pemilihan bahan untuk memandu penyandang cacat atau <i>difabel</i> pada jalur pejalan kaki dapat memanfaatkan tekstur ubin pemandu (ubin garis-garis) dan untuk situasi di sekitar jalur yang membahayakan dapat memanfaatkan tektur ubin peringatan (ubin dot/bulat). (Sumber: Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana	Perlu menambahkan marka untuk kaum <i>difable</i> atau para penyandang cacat dengan memanfaatkan tekstur ubin pemandu (ubin garis-garis) dan untuk situasi di sekitar jalur yang membahayakan dapat memanfaatkan tektur ubin peringatan (ubin dot/bulat).



No.	Variabel penataan	Eksisting	Standar	Arahan
			Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan oleh Dirjen Penataan Ruang (2008) dan Pedoman Teknik Persyaratan Aksesibilitas Pada Jalan Umum No. 022/T/BM/1999)	

**Tabel 4. 16 Arahan Penataan Jalur Pejalan Kaki Berdasarkan Kriteria Kenyamanan**

No.	Variabel penataan	Eksisting	Standar	Arahan
1	Jalur memiliki lebar yang nyaman	Lebar jalur pejalan kaki di setiap zona pada masing-masing-masing segmen yaitu 2.6 m. Lebar efektif jalur pejalan kaki berbeda-beda karena adanya guna lahan sebagai lapak berjualan. lahan parkir. dan keberadaan PKL yaitu 0,5 m untuk segmen 1 dengan LOS terendah E, 1 m untuk segmen 2 dengan LOS terendah C dan 2,1 m untuk zona 1 segmen 3 sedangkan lebar efektif 0,8 m untuk zona 2 segmen 3 dengan LOS terendah E .	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lebar efektif minimum jaringan pejalan kaki berdasarkan kebutuhan orang adalah 60 cm ditambah 15 cm untuk bergoyang tanpa membawa barang. sehingga kebutuhan total minimal untuk dua orang pejalan kaki berpapasan menjadi 150 cm (1,5 m).</li> <li>- LOS minimum untuk kawasan wisata adalah D</li> <li>- Aktifitas yang diperbolehkan ada dengan syarat yaitu Kegiatan Usaha Kecil Formal dan Aktivitas Pameran sementara (1:1,5) (Sumber: Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan oleh Dirjen Penataan Ruang, 2008)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Peniadaan hambatan jalur pejalan kaki yang mengurangi lebar efektif jalur pejalan kaki yaitu PKL dan lahan parkir</li> <li>- Pengaturan lebar maksimal jalur pejalan kaki yang boleh dimanfaatkan sebagai lapak berjualan kios-kios souvenir</li> <li>- Untuk segmen 1 dan 2 lebar efektif jalur pejalan kaki di buat menjadi 2 m</li> <li>- Untuk segmen 3 zona 2 lebar jalur pejalan kaki dilebarkan menjadi 5 m dengan lebar maksimal pemanfaatan lahan untuk KUKF maksimal sebesar 2,4 m.</li> </ul>
2	Jalur pejalan kaki memiliki permukaan yang tidak licin dan tidak rusak	Jalur pejalan kaki di koridor Jalan Dr. Mohamamd Hatta dan Jalan Ir. Soekarno sebagian besar memiliki perkerasan berupa paving. Terdapat beberapa titik kondisi perkerasan jalur pejalan kaki yang rusak pada masing-masing zona di tiap segmen. Hal ini mengurangi kenyamanan pejalan kaki.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Jalur pejalan kaki harus diperkeras. dengan bahan yang dapat terbuat dari material yang padat, kokoh, stabil dan tidak licin. Serta cepat kering dan permukaan harus konsisten secara visual (keseluruhan warna dan tekstur) agar tidak mempersulit pejalan kaki dengan keterbatasan kemampuan. (Sumber: Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan</li> </ul>	Mengganti material perkerasan jalur pejalan kaki dengan material yang padat, kokoh, stabil dan tidak licin.

No.	Variabel penataan	Eksisting	Standar	Arahan
3	Ramp memiliki derajat kemiringan yang landai	Tidak keseluruhan jalur pejalan kaki memiliki <i>ramp</i> disetiap perpotongan dan tingkat kelandaian <i>ramp</i> melebihi 10%	Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan oleh Dirjen Penataan Ruang. (2008)  <i>Ramp</i> diletakan di setiap persimpangan. prasarana ruang pejalan kaki yang memasuki <i>enterance</i> bangunan dan pada titik-titik penyeberangan dengan tingkat kelandaian tidak melebihi 10%. (Sumber: Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan oleh Dirjen Penataan Ruang (2008) dan Tata Cara Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan No.011/T/Bt/1995)	Perlu penyediaan <i>ramp</i> dengan tingkat kelandaian tidak lebih dari 10%. disepanjang jalur pejalan kaki di koridor Jalan Dr. Mohammad Hatta dan Jalan Ir. Soekarno pada setiap persimpangan atau perpotongan jalan atau memasuki <i>enterance</i> bangunan dan pada titik-titik penyeberangan.

Tabel 4. 17 Arahan Penataan Jalur Pejalan Kaki Berdasarkan Kriteria Keindahan

No.	Variabel penataan	Eksisting	Standar	Arahan
1	Ruang perjalan kaki memiliki material penutup tanah yang berpola dengan kualitas estetika yang baik	Jalur pejalan kaki di koridor Jalan Dr. Mohamamd Hatta dan Jalan Ir. Soekarno sebagian besar memiliki perkerasan berupa paving sehingga kurang memiliki kualitas estetika yang baik.	Jalur pejalan kaki harus diperkeras, dengan bahan yang dapat terbuat dari material yang padat, kokoh, stabil dan tidak licin. Serta cepat kering dan permukaan harus konsisten secara visual (keseluruhan warna dan tekstur) agar tidak mempersulit pejalan kaki dengan keterbatasan kemampuan. (Sumber: Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan oleh Dirjen Penataan Ruang. 2008)	Perkerasan jalur pejalan kaki didesain berpola dengan material batu sikat dengan paduan warna yang memiliki kualitas estetika yang baik. Penutup titik kontrol drainase dengan material metal.

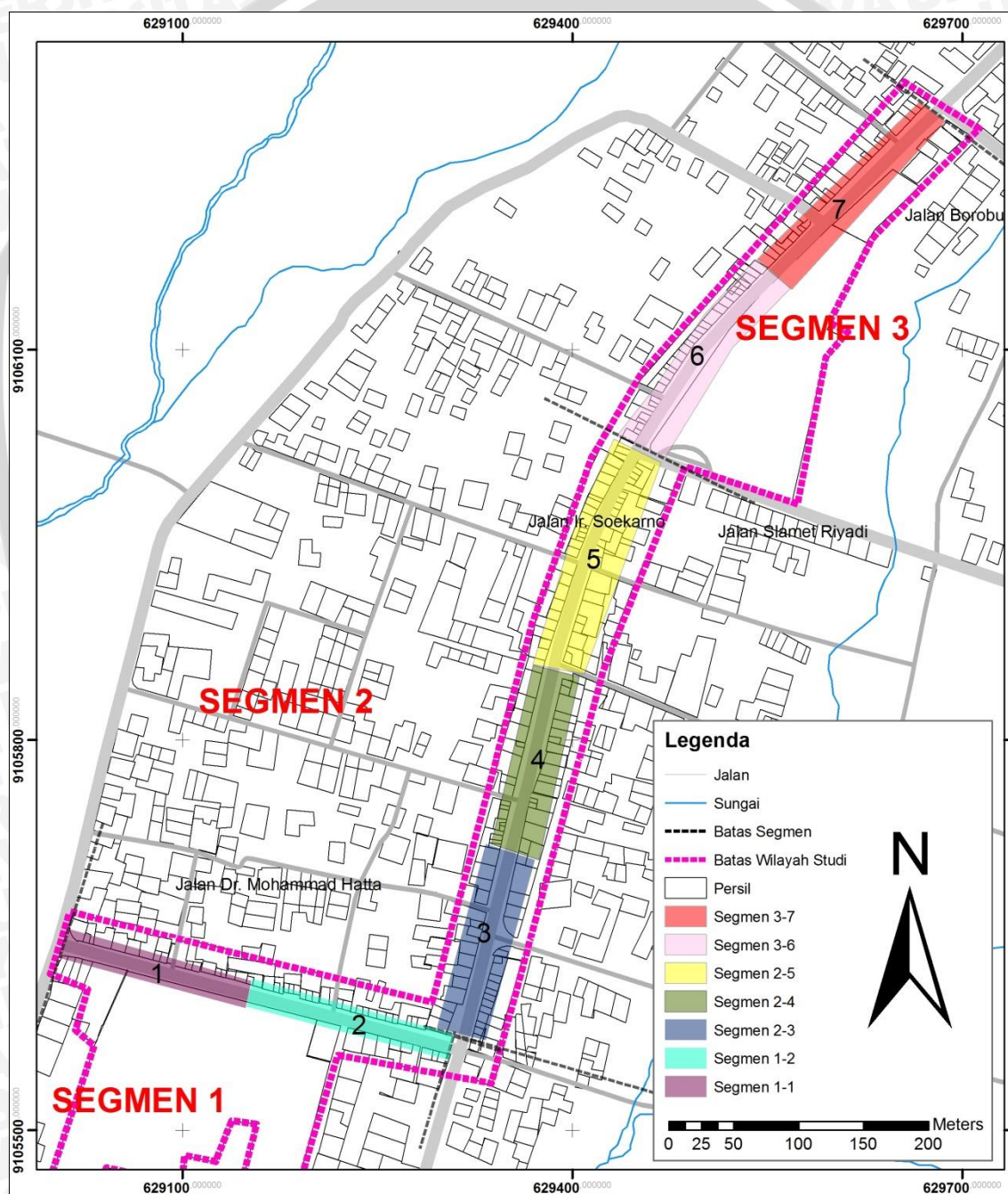


**Tabel 4. 18 Arahan Penataan Jalur Pejalan Kaki Berdasarkan Kriteria Interaksi**

No.	Variabel penataan	Eksisting	Standar	Arahan
1	Papan Informasi dapat diletakkan pada titik interaksi sosial agar dapat memenuhi kebutuhan ekonomi kawasan	Papan informasi hanya terdapat 1 buah di depan PIPP namun kurang informatif.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Papan informasi (<i>signage</i>) diletakan pada jalur amenitas, pada titik interaksi sosial, pada jalur dengan arus pedestrian padat, dengan besaran sesuai kebutuhan.</li> <li>- Ditempatkan sedemikian rupa sehingga mudah dilihat dengan jelas terutama pada malam hari dan tidak merintangai pejalan kaki (Sumber: Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan oleh Dirjen Penataan Ruang (2008) dan Tata Cara Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan No.011/T/Bt/1995)</li> </ul>	Perlu penambahan papan informasi pada titik interaksi sosial segmen 3 dan memperbaiki papan informasi pada segmen 1 dengan papan informasi yang memuat lokasi-lokasi wisata yang ada dikota Blitar supaya wisatawan dapat dengan mudah mengetahui dan mengunjungi.
2	Vegetasi peneduh lebih banyak terletak pada titik interaksi sosial	Kurangnya pohon peneduh pada titik-titik interaksi	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mempunyai batang dan percabangan yang kuat dan tidak mudah patah.</li> <li>- Dapat ditempatkan pada jalur tanaman</li> <li>- Percabangan 2 m di atas tanah.</li> <li>- Bentuk percabangan batang tidak merunduk.</li> <li>- Bermassa daun padat.</li> <li>- Ditanam secara berbaris.</li> <li>- Jenis tanaman peneduh dapat berupa pohon Kiara Payung, Tanjung atau Angsana. (Sumber: Tata Cara Perencanaan Teknik Lansekap Jalan oleh Dirjen Bina Marga No: 033/T/BM/1996)</li> </ul>	Penambahan pohon peneduh pada titik-titik interaksi dan pemilihan jenis pohon yang bermassa lebat.

#### A. Arah Fasilitas Penyeberangan

Fasilitas penyeberangan pada kawasan wisata Makam Bung Karno hanya terdapat 1 buah di dekat gerbang masuk PIPP pada segmen 1. Analisis jenis penyeberangan didasarkan pada perhitungan jumlah pejalan kaki yang menyeberang dan jumlah kendaraan yang melalui lokasi studi. Periode waktu yang dipilih merupakan waktu jam sibuk wisatawan di lokasi studi yaitu pada pagi hari (09.00-10.00), siang hari (13.00-14.00), sore hari (16.00-17.00) dan malam hari (19.00-20.00). Pengamatan dilakukan pada masing-masing segmen dengan jarak pengamatan 100 meter.



Gambar 4. 34 Segmen Pengamatan



Tabel 4. 19 Titik konflik (PV2)

Segmen	Waktu	Senin			Sabtu			Minggu		
		V	P	PV <sup>2</sup>	V	P	PV <sup>2</sup>	V	P	PV <sup>2</sup>
		(kendaraan/jam)	(penyeberang/jam)		(kendaraan/jam)	(penyeberang/jam)		(kendaraan/jam)	(penyeberang/jam)	
Segmen 1- 1	Pagi	1543	21	5E+07	1770	12	3,8E+07	1634	21	5,6E+07
	Siang	1914	26	9,5E+07	1956	12	4,6E+07	1820	12	4E+07
	Sore	1926	25	9,3E+07	2353	20	1,1E+08	2248	22	1,1E+08
	Malam	1220	23	3,4E+07	2800	36	2,8E+08	2415	13	7,6E+07
Segmen 1 - 2	Pagi	1607	85	2,2E+08	1760	96	3E+08	1634	203	5,4E+08
	Siang	1712	110	3,2E+08	2035	72	3E+08	1899	175	6,3E+08
	Sore	1922	116	4,3E+08	2401	127	7,3E+08	2265	190	9,7E+08
	Malam	1203	35	5,1E+07	2635	303	2,1E+09	2269	126	6,5E+08
Segmen 2 - 3	Pagi	1399	50	9,8E+07	1931	58	2,2E+08	1795	159	5,1E+08
	Siang	1841	109	3,7E+08	2029	40	1,6E+08	1893	107	3,8E+08
	Sore	1612	97	2,5E+08	2398	56	3,2E+08	2262	163	8,3E+08
	Malam	1401	49	9,6E+07	2513	75	4,7E+08	2377	44	2,5E+08
Segmen 2 - 4	Pagi	1372	12	2,3E+07	1927	12	4,5E+07	1791	26	8,3E+07
	Siang	1644	17	4,6E+07	1928	17	6,3E+07	1792	30	9,6E+07
	Sore	1410	12	2,4E+07	2257	22	1,1E+08	2121	20	9E+07
	Malam	1201	16	2,3E+07	2528	15	9,6E+07	2392	13	7,4E+07
Segmen 2 - 5	Pagi	1371	29	5,5E+07	1886	43	1,5E+08	1750	55	1,7E+08
	Siang	1539	31	7,3E+07	1946	32	1,2E+08	1810	41	1,3E+08
	Sore	1555	31	7,5E+07	2259	53	2,7E+08	2123	29	1,3E+08
	Malam	1185	21	2,9E+07	2440	17	1E+08	2304	18	9,6E+07
Segmen 3 – 6	Pagi	1283	116	1,9E+08	1624	90	2,4E+08	1488	396	8,8E+08
	Siang	1324	168	2,9E+08	1682	172	4,9E+08	1546	991	2,4E+09
	Sore	1477	147	3,2E+08	2087	183	8E+08	1951	680	2,6E+09
	Malam	1308	105	1,8E+08	2485	243	1,5E+09	2349	35	1,9E+08
Segmen 3 – 7	Pagi	1218	21	3,1E+07	1612	56	1,5E+08	1476	258	5,6E+08
	Siang	1243	50	7,7E+07	1675	160	4,5E+08	1539	570	1,4E+09
	Sore	1307	65	1,1E+08	2103	261	1,2E+09	1967	476	1,8E+09
	Malam	1157	1	1338649	2542	7	4,5E+07	2386	7	4E+07

**Tabel 4. 20 Titik Konflik (PV2) Terbesar**

Segmen	Waktu	P (penyeberang/jam)	V (kendaraan/jam)	PV <sup>2</sup>
<b>Segmen 1- 1</b>	Pagi	21	1634	5,60.10 <sup>7</sup>
	Siang	26	1914	9,50.10 <sup>7</sup>
	Sore	20	2353	1,10.10 <sup>8</sup>
	Malam	36	2800	2,80.10 <sup>8</sup>
<b>Segmen 1- 2</b>	Pagi	203	1634	5,40.10 <sup>8</sup>
	Siang	175	1899	6,30.10 <sup>8</sup>
	Sore	190	2265	9,70.10 <sup>8</sup>
	Malam	303	2635	2,10.10 <sup>9</sup>
<b>Segmen 2- 3</b>	Pagi	159	1795	5,10.10 <sup>8</sup>
	Siang	107	1893	3,80.10 <sup>8</sup>
	Sore	163	2262	8,30.10 <sup>8</sup>
	Malam	75	2513	4,70.10 <sup>8</sup>
<b>Segmen 2- 4</b>	Pagi	26	1791	8,30.10 <sup>7</sup>
	Siang	30	1792	9,60.10 <sup>7</sup>
	Sore	22	2257	1,10.10 <sup>8</sup>
	Malam	15	2528	9,60.10 <sup>7</sup>
<b>Segmen 2- 5</b>	Pagi	55	1750	1,70.10 <sup>8</sup>
	Siang	41	1810	1,30.10 <sup>8</sup>
	Sore	53	2259	2,70.10 <sup>8</sup>
	Malam	17	2440	1,00.10 <sup>8</sup>
<b>Segmen 3- 6</b>	Pagi	396	1488	8,80.10 <sup>8</sup>
	Siang	991	1546	2,40.10 <sup>9</sup>
	Sore	680	1951	2,60.10 <sup>9</sup>
	Malam	243	2485	1,50E+09
<b>Segmen 3- 7</b>	Pagi	258	1476	5,60.10 <sup>8</sup>
	Siang	570	1539	1,40.10 <sup>9</sup>
	Sore	476	1967	1,80.10 <sup>9</sup>
	Malam	7	2542	4,50.10 <sup>7</sup>

Sumber: Hasil Perhitungan, 2014

Empat nilai terbesar yang mewakili semua periode waktu pada masing-masing segmen dipilih dan nilai P rata-rata serta V rata-rata dari keempat nilai terbesar tersebut dihitung kemudian dari hasil perhitungan berdasarkan jumlah tingkat konflik antara pejalan kaki dan arus lalu lintas (PV<sup>2</sup>) maka pilihan jenis penyeberangan akan disesuaikan dengan satandar.

**Tabel 4. 21 Tingkat Pemilihan Penyeberangan**

PV <sup>2</sup>	P	V	Rekomendasi
> 10 <sup>8</sup>	50-100	300-500	<i>Zebra Cross</i>
> 2 X 10 <sup>10</sup>	50-1000	400-750	<i>Zebra Cross</i> dengan pelindung
> 10 <sup>8</sup>	50-1100	Diatas 500	<i>Zebra Cross</i> dengan Pelikan
> 10 <sup>8</sup>	>1100	Diatas 500	<i>Zebra Cross</i> dengan Pelikan
> 2X10 <sup>8</sup>	50-1100	Diatas 700	Pelikan dengan pelindung
> 2X10 <sup>8</sup>	>1100	Diatas 400	Pelikan dengan pelindung

Sumber : Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki di Perkotaan, 1997

Hasil perhitungan P rata-rata serta V rata-rata dan analisis jenis penyeberangan disajikan dalam tabel berikut:



**Tabel 4. 22 Analisis Jenis Penyeberangan**

Segmen	P (penyeberang/jam)	V (kendaraan/jam)	PV <sup>2</sup>	Rekomendasi
1-1	26	2175	1E+08	-
1-2	218	2108	1E+09	<i>Zebra Cross</i> dengan Pelikan
2-3	126	2116	6E+08	<i>Zebra Cross</i> dengan Pelikan
2-4	23	2092	1E+08	-
3-5	42	2064	2E+08	-
3-6	578	1868	2E+09	<i>Zebra Cross</i> dengan Pelikan
3-7	328	1881	1E+09	<i>Zebra Cross</i> dengan Pelikan

Sumber: Hasil Analisis, 2014

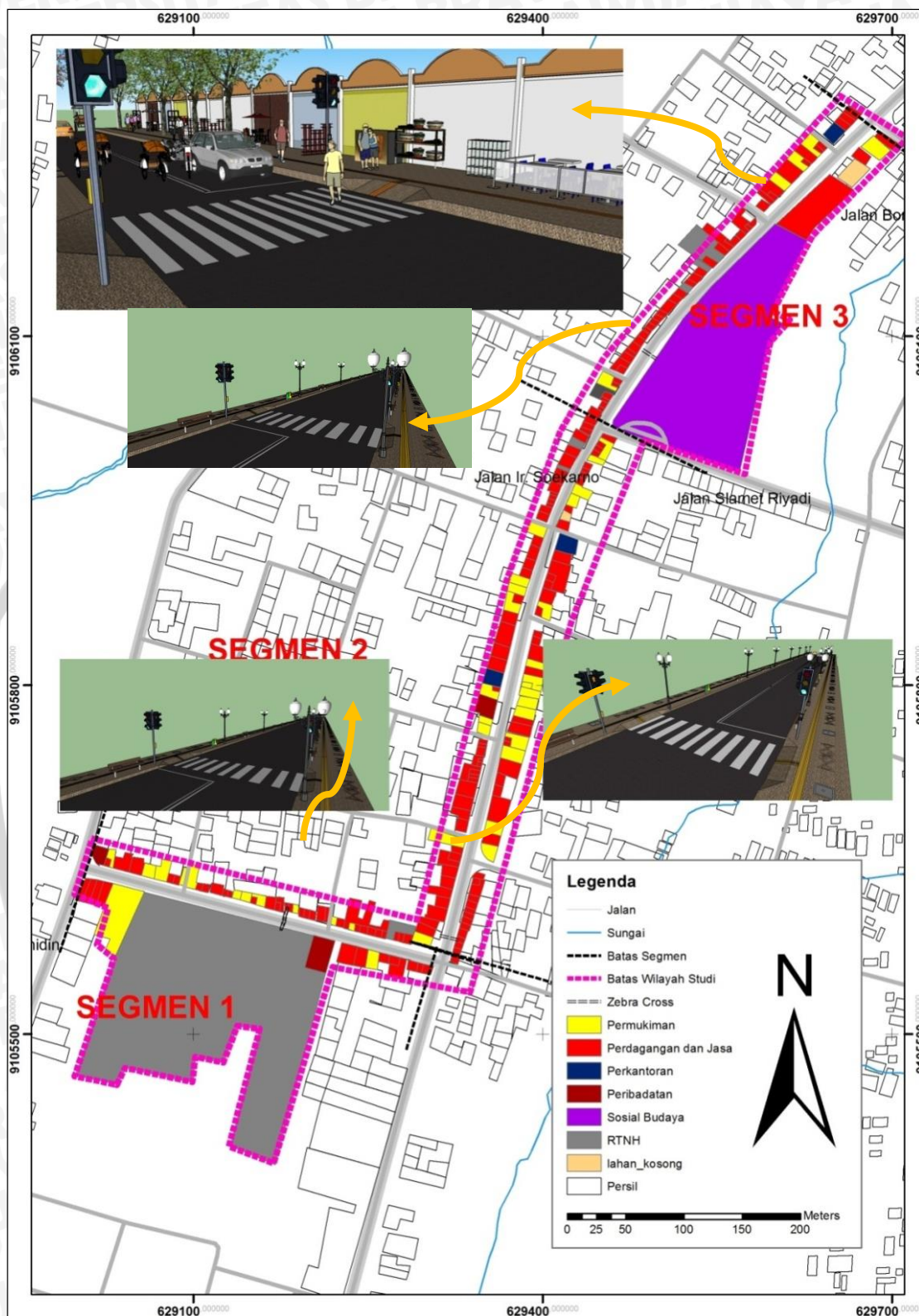
Berdasarkan jumlah tingkat konflik antara pejalan kaki dan arus lalu lintas maka jenis penyeberangan yang sesuai mengacu pada Pedoman Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki di Perkotaan (1997) untuk kawasan wisata Makam Bung Karno adalah penyeberangan dengan jenis *Zebra Cross* dengan Pelikan. Pada Kawasan wisata Makam Bung Karno membutuhkan 4 fasilitas penyeberangan pada 4 lokasi sedangkan lokasi lainnya tidak memerlukan karena jumlah penyeberang kurang dari 50 orang untuk tiap jamnya.

Kawasan Wisata Makam Bung Karno memerlukan 4 fasilitas penyeberangan dengan jenis *zebracross* dengan pelikan diletakkan pada titik dengan nilai PV<sup>2</sup> lebih besar dari 10<sup>8</sup>, dengan jumlah kendaraan diatas 500 unit dan jumlah pejalan kaki yang menyeberang antara 50 sampai dengan 1100 orang.

Titik lokasi penempatan penyeberangan jenis *zebra cross* dengan pelikan pada lokasi yang memiliki tarikan pergerakan. Berikut merupakan pertimbangan penentuan titik lokasi penyeberangan.

**Tabel 4. 23 Lokasi Penyeberangan**

No.	Lokasi	Alasan
1	Samping gerbang masuk PIPP	Pergerakan pejalan kaki dimulai dari titik ini
2	Pertigaan Jalan Ir. Soekarno dan Jalan Dr. Mohammad Hatta	Pada pertigaan ini pejalan kaki membutuhkan berpindah lajur perjalanan untuk menuju lokasi tujuan atau lokasi asal (pulang).
3	Samping gerbang masuk kawasan wisata Makam Bung Karno	Banyak pejalan kaki yang mengunjungi kawasan wisata makam Bung Karno
4	Samping gerbang keluar pasar MBK	Banyak pejalan kaki yang keluar dari pintu keluar pasar MBK dan di sisi seberang terdapat kios-kios yang dapat dikunjungi. Dengan adanya fasilitas penyeberangan memudahkan pergerakan pejalan kaki.



Gambar 4. 35 Lokasi Penyeberangan



## B. Arahan Berdasarkan Karakteristik Pejalan Kaki

Berikut merupakan arahan penataan jalur pejalan kaki berdasarkan karakteristik pejalan kaki yang diperoleh dari hasil rekap kuisioner yang mengindikasikan mayoritas karakteritik jalur pejalan kaki di lokasi studi.

**Tabel 4. 24. Arahan berdasarkan karakteristik Pejalan Kaki**

Karakteristik Jalur Pejalan Kaki	Indentifikasi	Arahan
Pejalan kaki dengan kategori usia dewasa (19-40 Tahun) merupakan pejalan kaki yang mendominasi pada koridor Jalan Ir. Soekarno dan Jalan Dr. Mohammad Hatta dengan persentase sebesar 83,3 %.	Pada kategori usia dewasa mengidentifikasi bahwa sebagian besar pejalan kaki merupakan pejalan kaki yang aktif dan sadar akan lingkungan.	Penataan jalur pejalan kaki tidak memerlukan perlindungan khusus untuk keamanan pejalan kaki karena pejalan kaki dianggap sadar akan lingkungan. Penataan jalur pejalan kaki menciptakan titik-titik interaksi yang mengakomodir kebutuhan pejalan kaki usia dewasa yang dianggap sebagai pejalan kaki yang aktif.
Mayoritas pejalan kaki memiliki titik asal berjalan kaki dari PIPP sebesar 68,8 % dengan tujuan perjalanan mayoritas adalah untuk wisata sebesar 91,7%.	Kondisi ini mengindikasikan bahwa pejalan kaki membutuhkan suasana yang menyenangkan ketika berjalan dari PIPP menuju kompleks wisata Makam Bung Karno.	Penataan jalur pejalan kaki dengan mengakomodir kebutuhan pejalan kaki dengan tujuan utama yaitu wisata. Penataan dilakukan dengan menertibkan PKL yang ada di jalur pejalan kaki dengan mengarahkan PKL pada lokasi khusus yang telah disediakan yaitu di PIPP dan Pasar MBK. Keberadaan kios-kios souvenir yang ada disepanjang koridor jalan diarahkan untuk lebih tertata dan menarik.
Mayoritas pejalan kaki yang ada di koridor jalan Ir. Soekarno dan Dr. Mohammad Hatta menggunakan kendaraan mobil dan bus yang diparkir di PIPP dengan persentase sebesar 80,2%.	Kondisi demikian mengindikasikan bahwa pejalan kaki yang ada di lokasi studi merupakan pejalan kaki pemakai kendaraan pribadi sehingga pejalan kaki akan berjalan dari parkir menuju lokasi tujuan.	Penataan jalur pejalan kaki pada lokasi studi dengan pengadaan fasilitas penunjang jalur pejalan kaki yaitu tempat duduk, tempat sampah, lampu penerangan, jalur hijau, papan informasi untuk memfasilitasi pejalan kaki yang akan berjalan dari PIPP menuju kompleks wisata Makam Bung Karno dan sebaliknya. Untuk mengakomodir adanya pejalan kaki yang kelelahan, pejalan kaki yang ingin membuang sampah, pejalan kaki yang terkena panas, pejalan kaki yang membutuhkan penerangan, dan pejalan kaki yang membutuhkan informasi seputar kawasan wisata di Kota Blitar.



#### Karakteristik Pejalan Kaki Berdasarkan Usia

Pejalan kaki mayoritas adalah pejalan kaki dengan usia dewasa yang mengindikasikan bahwa pejalan merupakan pejalan kaki yang aktif dan sadar akan lingkungan, sehingga jalur pejalan kaki dapat didesain tanpa adanya perlindungan khusus untuk keselamatan pejalan kaki seperti pagar pengaman.

#### Karakteristik Pejalan Kaki Berdasarkan Asal dan Tujuan Berjalan Kaki

Pejalan kaki mayoritas memiliki tujuan berjalan kaki untuk wisata, sehingga diperlukan suasana yang menyenangkan ketika berjalan kaki dari asal ke tujuan wisata. Desain menunjukkan adanya pelebaran jalur pejalan kaki menjadi 5 meter yang semula hanya 2,6 dengan lebar efektif 0,8 menjadi 2 meter. Dari desain diatas menunjukkan ada lebar yang disediakan sebagai lapak berjualan kios atau pameran sementara yang dapat meningkatkan daya tarik jalur pejalan kaki.

#### Karakteristik Pejalan Kaki Berdasarkan Moda Transportasi

Pejalan kaki mayoritas adalah pejalan kaki pengguna kendaraan pribadi sehingga pejalan kaki akan berjalan kaki dari parkir menuju lokasi tujuan. Arahan yang diberikan adalah dengan pengadaan fasilitas penunjang jalur pejalan kaki yaitu tempat duduk, tempat sampah, lampu penerangan, jalur hijau, papan informasi yang diletakkan pada jalur amenitas dan fasilitas penyeberangan untuk memfasilitasi pejalan kaki yang akan berjalan dari PIPP menuju kompleks wisata Makam Bung Karno dan sebaliknya. Untuk mengakomodir adanya pejalan kaki yang kelelahan, pejalan kaki yang ingin membuang sampah, pejalan kaki yang terkena panas, pejalan kaki yang membutuhkan penerangan, dan pejalan kaki yang membutuhkan informasi seputar kawasan wisata di Kota Blitar.

Gambar 4. 36 Desain Jalur Pejalan Kaki Berdasarkan Karakteristik Pejalan Kaki



C. Arahan Penataan Jalur Pejalan Kaki Tiap Segmen

Berikut Ini merupakan arahan penataan jalur pejalan kaki untuk masing-masing segmen.

1. Segmen 1

Arahan penataan jalur pejalan kaki pada segmen 1 berdasarkan hasil analisis adalah sebagai berikut:

1) Kemudahan

Arahan penataan jalur pejalan kaki pada segmen 1 berdasarkan kriteria kemudahan adalah sebagai berikut:

a. Jalur mudah dicapai dan tidak terhalangi oleh apapun

Keberadaan PKL dan lahan parkir mengakibatkan jalur tidak mudah dicapai dan terhalangi sehingga mengganggu aktivitas pejalan kaki. Arahan penataan jalur pejalan kaki dengan penertepatan keberadaan PKL dan lahan parkir. PKL yang berada pada segmen 1 diarahkan untuk berjualan di pusat PKL yang berada pada PIPP maupun Pasar MBK.

b. Jalur harus menerus dari titik satu ke titik lainnya

Jalur pejalan kaki yang berada pada segmen 1 tidak menerus sehingga arahan penataan jalur pejalan kaki dengan penambahan *ramp* yang diletakkan di setiap persimpangan maupun prasarana ruang pejalan kaki yang memasuki *entrance* bangunan.

c. Kemudahan menyeberang

Segmen 1 sudah dilengkapi dengan penyeberangan dengan jenis *zebra cross* namun kurang berjalan efektif karena kurangnya perhatian oleh pengguna kendaraan bermotor selain itu jumlah pejalan kaki yang banyak. Arahan penataan untuk segmen 1 adalah dengan meningkatkan penyeberangan dari jenis *zebra cross* menjadi *zebra cross* dengan pelikan. Pengadaan traffic calm dengan jenis *Speed tables*

d. Keberadaan lampu penerangan

Jalur pejalan kaki pada segmen 1 belum dilengkapi dengan lampu penerangan khusus pejalan kaki. Arahan penataan untuk segmen 1 adalah dengan pengadaan lampu penerangan khusus untuk jalur pejalan kaki yang ditempatkan pada jalur amenitas, dengan interval peletakan yaitu 10 m dan tinggi tiang lampu 4 m.

e. Keberadaan tempat duduk

Jalur pejalan kaki pada segmen 1 belum dilengkapi dengan tempat duduk. Arahan penataan untuk segmen 1 adalah dengan pengadaan tempat duduk bagi pejalan kaki yang diletakan di jalur amenitas, dengan lebar 40 cm dan panjang 150 cm serta memiliki interval peletakan yaitu 10 m.

f. Keberadaan tempat sampah

Jalur pejalan kaki pada segmen 1 belum dilengkapi dengan tempat sampah untuk pejalan kaki. Arahan penataan untuk segmen 1 adalah dengan pengadaan tempat sampah khusus untuk pejalan kaki yang ditempatkan di samping jalur pejalan kaki yaitu pada jalur amenitas dengan besaran sesuai kebutuhan. Tempat sampah diletakan setiap 20 m yang terbuat dari bahan dengan durabilitas tinggi.

g. *Ramp* dan marka penyandang cacat harus dapat digunakan oleh penyandang cacat dalam mencapai tujuan

Arahan penataan untuk segmen 1 dengan menambahkan marka untuk kaum *difable* atau para penyandang cacat dengan memanfaatkan tekstur ubin pemandu (ubin garis-garis) dan untuk situasi di sekitar jalur yang membahayakan dapat memanfaatkan tekstur ubin peringatan (ubin dot/bulat).

2) Kenyamanan

Arahan penataan jalur pejalan kaki pada segmen 1 berdasarkan kriteria kemudahan adalah sebagai berikut:

a. Jalur memiliki lebar yang nyaman

Keberadaan PKL, lahan parkir dan kios yang membuka lapak pada jalur pejalan kaki mengurangi lebar efektif jalur pejalan kaki. Lebar efektif eksisting jalur pejalan kaki pada segmen 1 yaitu 0,5 dengan LOS terendah yaitu E. Arahan penataan untuk segmen 1 adalah dengan membuat lebar efektif jalur pejalan kaki menjadi 2 m yaitu dengan penniadaan hambatan jalur pejalan kaki.

b. Jalur pejalan kaki memiliki permukaan yang tidak licin dan tidak rusak

Ditemukan beberapa titik perkerasan jalur pejalan kaki yang rusak pada segmen 1 arahan penataan untuk segmen 1 yaitu dengan mengganti material perkerasan jalur pejalan kaki dengan material yang padat, kokoh, stabil dan tidak licin.



- c. *Ramp* memiliki derajat kemiringan yang landai

Arahan penataan untuk segmen 1 adalah penyediaan *ramp* dengan tingkat kelandaian tidak lebih dari 10%.

3) Keindahan

Arahan penataan jalur pejalan kaki pada segmen 1 berdasarkan kriteria keindahan adalah sebagai berikut:

- a. Ruang perjalan kaki memiliki material penutup tanah yang berpola dengan kualitas estetika yang baik

Perkerasan jalur pejalan kaki didesain berpola dengan material batu sikat dengan paduan warna yang memiliki kualitas estetika yang baik namun tetap memperhatikan pemilihan material yang padat, kokoh, stabil dan tidak licin. Penutup titik kontrol drainase dengan material metal.

4) Interaksi

Arahan penataan jalur pejalan kaki pada segmen 1 berdasarkan kriteria Interaksi adalah sebagai berikut:

- a. Papan Informasi dapat diletakkan pada titik interaksi sosial agar dapat memenuhi kebutuhan ekonomi kawasan

Arahan untuk segmen 1 adalah dengan memperbaiki desain papan informasi yang lebih menarik yang memuat lokasi-lokasi wisata yang ada dikota Blitar supaya wisatawan dapat dengan mudah mengetahui dan mengunjungi.

- b. Vegetasi peneduh lebih banyak terletak pada titik interaksi sosial

Perlunya perawatan tanaman peneduh pada segmen 1 untuk meningkatkan massa daun dari vegetasi.



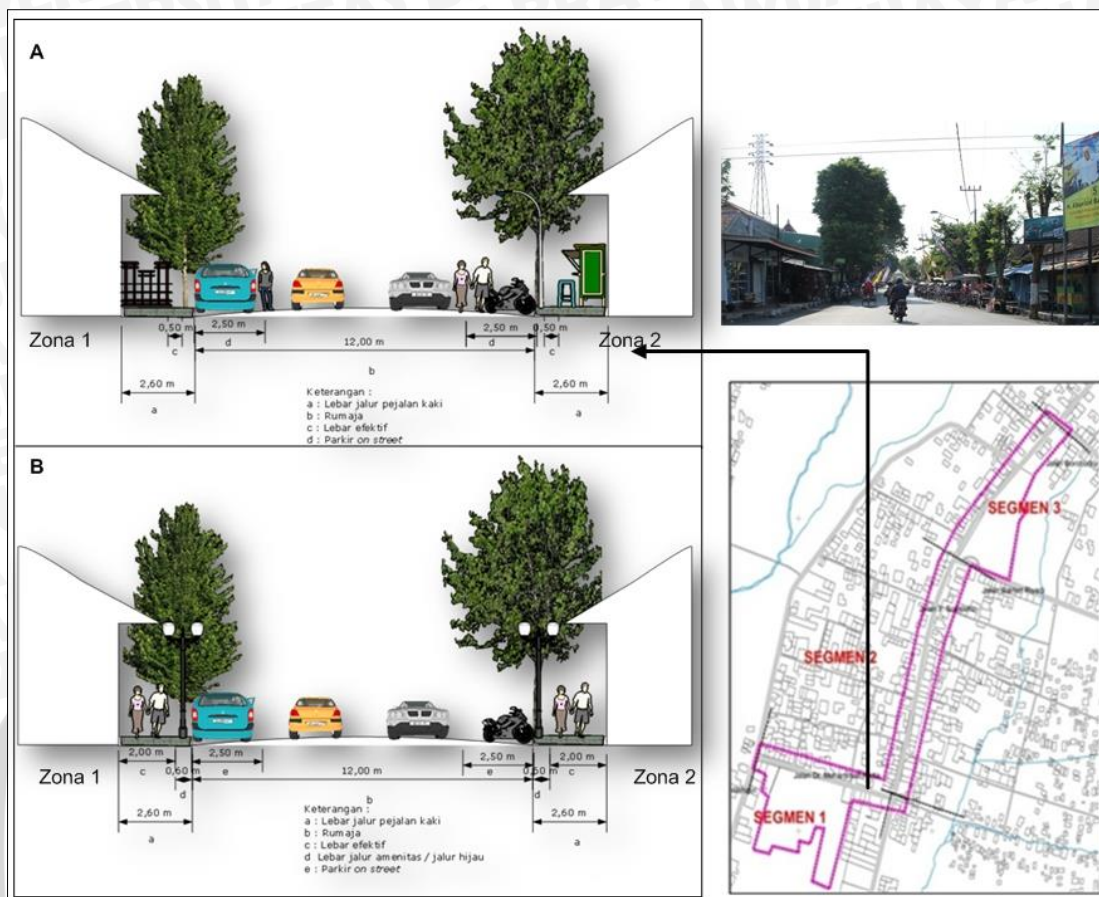
**Gambar 4. 37 Foto Potongan Segmen 1 Sebelum Desain**



**Gambar 4. 38 Foto Potongan Segmen 1 Setelah Desain**

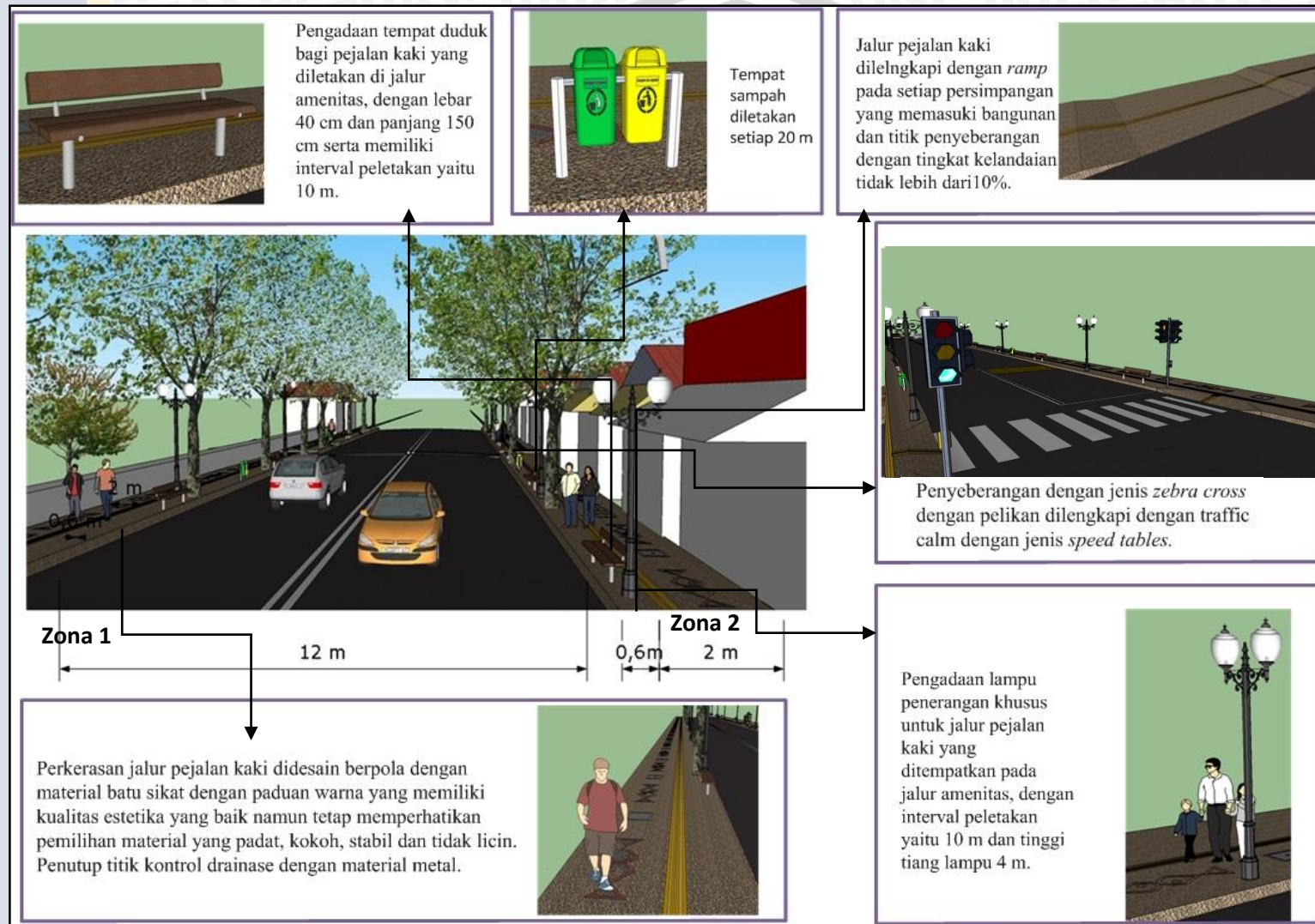
Untuk kriteria kemudahan pada gambar sebelum desain, jalur pejalan kaki terhalangi oleh perabot jalan berupa pot dan keberadaan PKL, dari foto setelah desain terlihat jalur pejalan kaki tidak terhalangi oleh apapun. Jalur dibuat menerus dengan penambahan *ramp* dan penambahan penyeberangan jenis *zebra cross* dengan pelikan. Penambahan marka untuk kemudahan pejalan kaki dengan kebutuhan khusus. Untuk kriteria kenyamanan *ramp* dibuat dengan tingkat kelandaian yang tidak melebihi 10%. Perkerasan jalur pejalan kaki didesain berpola dengan material batu sikat dengan paduan warna yang memiliki estetika yang baik ditampilkan dalam desain untuk memperbaiki kriteria keindahan.





**Gambar 4. 39 Penampang Jalur Pejalan Kaki Pada Segmen 1**

Gambar penampang jalur pejalan kaki pada segmen 1 setelah penataan menunjukkan jalur pejalan kaki memiliki lebar tetap yaitu 2,6 meter. Namun perbedaanya jalur pejalan kaki di desain untuk memperbaiki kriteria kenyamanan dengan mengatur lebar efektif jalur pejalan kaki untuk memberikan lebar yang nyaman bagi pejalan kaki. Lebar efektif diatur menjadi 2 meter dengan peniadaan hambatan berupa PKL dan lapak berjualan. Penambahan fasilitas penunjang diletakkan sejajar dengan jalur hijau yaitu dengan lebar 0,6 meter.



Gambar 4. 40 Desain Jalur Pejalan Kaki Segmen 1





Gambar 4. 41 Penataan Jalur Pejalan Kaki Segmen 1

## 2. Segmen 2

Arahan penataan jalur pejalan kaki pada segmen 2 berdasarkan hasil analisis adalah sebagai berikut:

### 1) Kemudahan

Arahan penataan jalur pejalan kaki pada segmen 2 berdasarkan kriteria kemudahan adalah sebagai berikut:

#### a. Jalur mudah dicapai dan tidak terhalangi oleh apapun

Keberadaan PKL dan lahan parkir mengakibatkan jalur tidak mudah dicapai dan terhalangi sehingga mengganggu aktivitas pejalan kaki. Arahan penataan jalur pejalan kaki dengan penertepatan keberadaan PKL dan lahan parkir. PKL yang berada pada segmen 2 diarahkan untuk berjualan di pusat PKL yang berada di dalam PIPP maupun Pasar MBK.

#### b. Jalur harus menerus dari titik satu ke titik lainnya

Jalur pejalan kaki yang berada pada segmen 2 tidak menerus sehingga arahan penataan jalur pejalan kaki dengan penambahan *ramp* yang diletakkan di setiap persimpangan maupun prasarana ruang pejalan kaki yang memasuki *entrance* bangunan.

#### c. Kemudahan menyeberang

Segmen 2 belum memiliki penyeberangan. Arahan penataan untuk segmen 2 adalah dengan pengadaan penyeberangan dengan jenis *zebra cross* dengan pelikan. Pengadaan traffic calm dengan jenis *Speed tables*

#### d. Keberadaan lampu penerangan

Jalur pejalan kaki pada segmen 2 belum dilengkapi dengan lampu penerangan khusus pejalan kaki. Arahan penataan untuk segmen 2 adalah dengan pengadaan lampu penerangan khusus untuk jalur pejalan kaki yang ditempatkan pada jalur amenitas, dengan interval peletakan yaitu 10 m dan tinggi tiang lampu 4 m.

#### e. Keberadaan tempat duduk

Jalur pejalan kaki pada segmen 2 belum dilengkapi dengan tempat duduk. Arahan penataan untuk segmen 2 adalah dengan pengadaan tempat duduk bagi pejalan kaki yang diletakan di jalur amenitas, dengan lebar 40 cm dan panjang 250 cm serta memiliki interval peletakan yaitu 10 m.



f. Keberadaan tempat sampah

Jalur pejalan kaki pada segmen 2 belum dilengkapi dengan tempat sampah untuk pejalan kaki. Arahan penataan untuk segmen 2 adalah dengan pengadaan tempat sampah khusus untuk pejalan kaki yang ditempatkan di samping jalur pejalan kaki yaitu pada jalur amenitas dengan besaran sesuai kebutuhan. Tempat sampah diletakan setiap 20 m yang terbuat dari bahan dengan durabilitas tinggi.

g. *Ramp* dan marka penyandang cacat harus dapat digunakan oleh penyandang cacat dalam mencapai tujuan

Arahan penataan untuk segmen 2 dengan menambahkan marka untuk kaum *difable* atau para penyandang cacat dengan memanfaatkan tekstur ubin pemandu (ubin garis-garis) dan untuk situasi di sekitar jalur yang membahayakan dapat memanfaatkan tekstur ubin peringatan (ubin dot/bulat).

2) Kenyamanan

Arahan penataan jalur pejalan kaki pada segmen 2 berdasarkan kriteria kemudahan adalah sebagai berikut:

a. Jalur memiliki lebar yang nyaman

Keberadaan PKL, lahan parkir dan kios yang membuka lapak pada jalur pejalan kaki mengurangi lebar efektif jalur pejalan kaki. Lebar efektif eksisting jalur pejalan kaki pada segmen 2 masing masing zona yaitu 0,8 dan 1 m dengan LOS terendah yaitu C. Arahan penataan untuk segmen 2 adalah dengan membuat lebar efektif jalur pejalan kaki menjadi 2 m yaitu dengan peniadaan hambatan jalur pejalan kaki.

b. Jalur pejalan kaki memiliki permukaan yang tidak licin dan tidak rusak

Ditemukan beberapa titik perkerasan jalur pejalan kaki yang rusak pada segmen 2 arahan penataan untuk segmen 2 yaitu dengan mengganti material perkerasan jalur pejalan kaki dengan material yang padat, kokoh, stabil dan tidak licin.

c. *Ramp* memiliki derajat kemiringan yang landai

Arahan penataan untuk segmen 2 adalah penyediaan *ramp* dengan tingkat kelandaian tidak lebih dari 10%.

### 3) Keindahan

Arahan penataan jalur pejalan kaki pada segmen 2 berdasarkan kriteria keindahan adalah sebagai berikut:

- Ruang perjalan kaki memiliki material penutup tanah yang berpola dengan kualitas estetika yang baik

Perkerasan jalur pejalan kaki didesain berpola dengan material batu sikat dengan paduan warna yang memiliki kualitas estetika yang baik namun tetap memperhatikan pemilihan material yang padat, kokoh, stabil dan tidak licin. Penutup titik kontrol drainase dengan material metal.

### 4) Interaksi

Arahan penataan jalur pejalan kaki pada segmen 2 berdasarkan kriteria Interaksi adalah sebagai berikut:

- Papan Informasi dapat diletakkan pada titik interaksi sosial agar dapat memenuhi kebutuhan ekonomi kawasan

Tidak diperlukan papan informasi pada segmen 2 karena pejalan kaki yang melewati segmen 2 cenderung akan berjalan terus sehingga akan lebih efektif jika papan informasi diletakkan pada titik interaksi pejalan kaki pada segmen 1 dan segmen 2.

- Vegetasi peneduh lebih banyak terletak pada titik interaksi sosial

Perlunya perawatan tanaman peneduh pada segmen 2 untuk meningkatkan massa daun dari vegetasi.



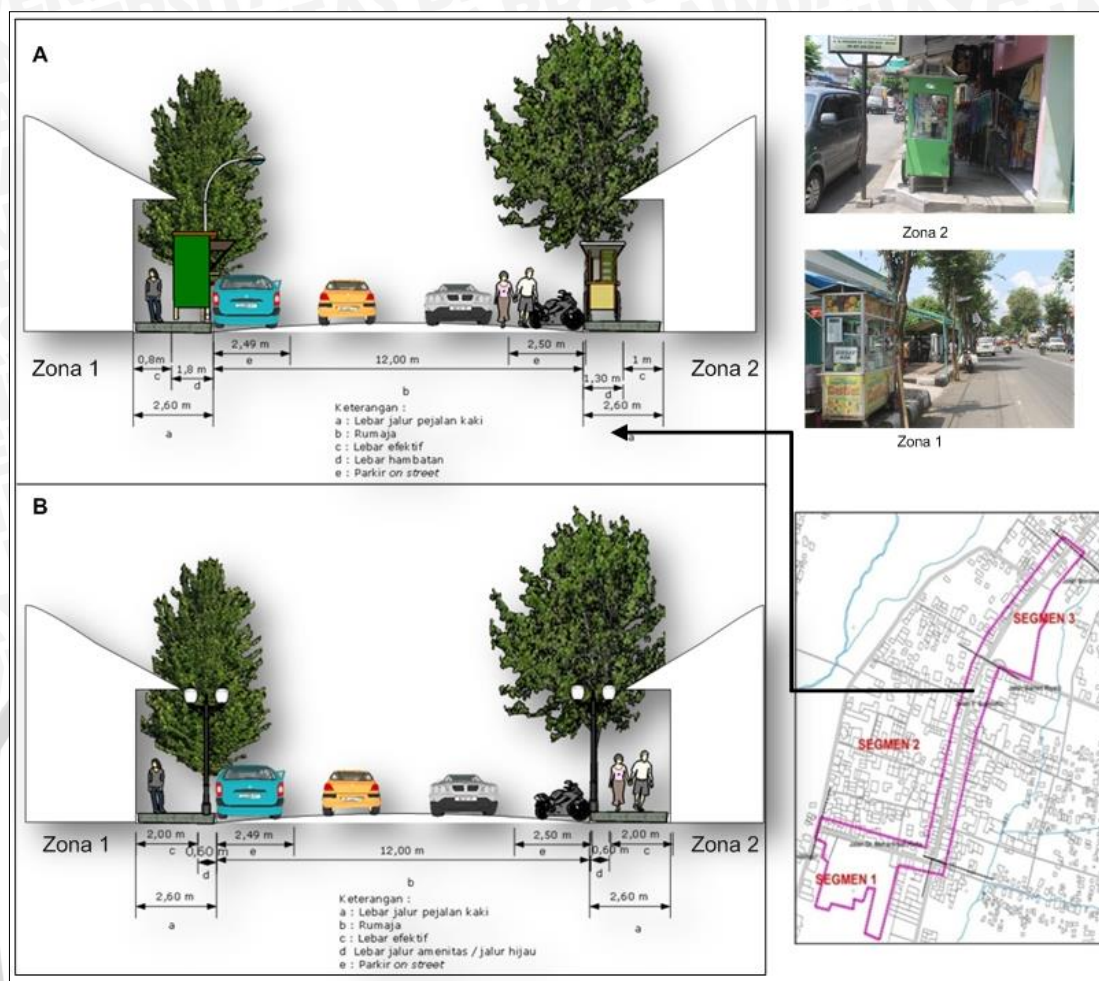
Gambar 4. 42 Foto Potongan Segmen 2 Sebelum Desain





**Gambar 4. 43 Foto Potongan Segmen 2 Setelah Desain**

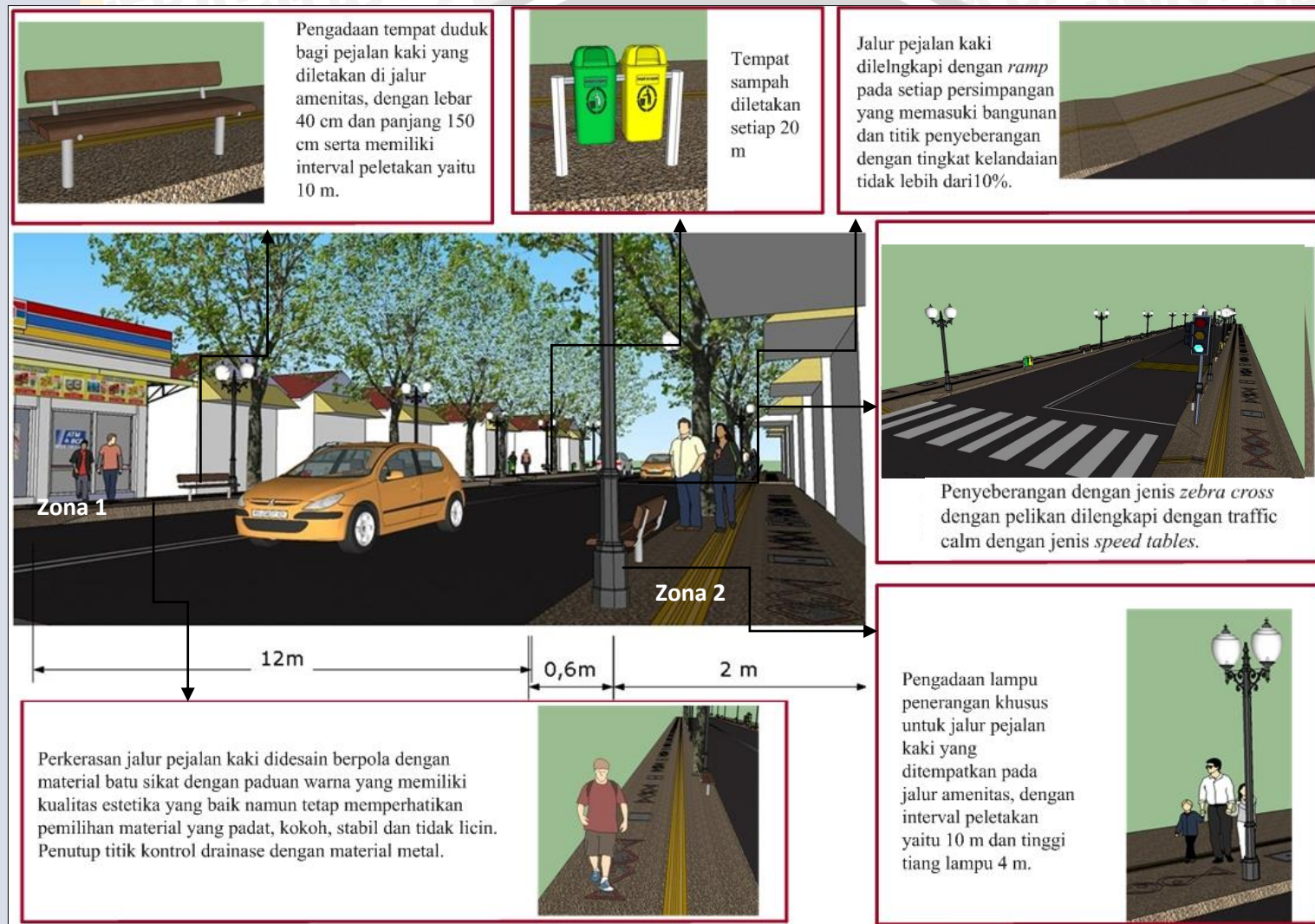
Foto segmen 2 setelah desain menunjukkan perubahan untuk kriteria kemudahan yaitu jalur pejalan kaki tidak terhalangi oleh apapun. Jalur dibuat menerus dengan penambahan *ramp* dan penambahan penyeberangan jenis *zebra cross* dengan pelikan. Penambahan marka untuk kemudahan pejalan kaki dengan kebutuhan khusus. Untuk kriteria kenyamanan *ramp* dibuat dengan tingkat kelandaian yang tidak melebihi 10%. Perkerasan jalur pejalan kaki didesain berpola dengan material batu sikat dengan paduan warna yang memiliki estetika yang baik ditampilkan dalam desain untuk memperbaiki kriteria keindahan.



**Gambar 4. 44 Penampang Jalur Pejalan Kaki Pada Segmen 2**

Gambar penampang jalur pejalan kaki pada segmen 2 setelah penataan menunjukkan jalur pejalan kaki memiliki lebar tetap yaitu 2,6 meter. Namun perbedaannya jalur pejalan kaki di desain untuk memperbaiki kriteria kenyamanan dengan mengatur lebar efektif jalur pejalan kaki untuk memberikan lebar yang nyaman bagi pejalan kaki. Lebar efektif diatur menjadi 2 meter dengan peniadaan hambatan berupa PKL. Penambahan fasilitas penunjang diletakkan sejajar dengan jalur hijau yaitu dengan lebar 0,6 meter.





Gambar 4. 45 Desain Jalur Pejalan Kaki Segmen 2



Gambar 4. 46 Penataan Jalur Pejalan Kaki Segmen 2



### 3. Segmen 3

Arahan Penataan Jalur Pejalan Kaki pada segmen 3 berdasarkan hasil analisis adalah sebagai berikut:

#### 1) Kemudahan

Arahan penataan jalur pejalan kaki pada segmen 3 berdasarkan kriteria kemudahan adalah sebagai berikut:

##### a. Jalur mudah dicapai dan tidak terhalangi oleh apapun

Keberadaan PKL dan lahan parkir mengakibatkan jalur tidak mudah dicapai dan terhalangi sehingga mengganggu aktivitas pejalan kaki. Arahan penataan jalur pejalan kaki dengan penertepatan keberadaan PKL dan lahan parkir. PKL yang berada pada segmen 3 diarahkan untuk berjualan di pusat PKL yang berada di dalam PIPP maupun Pasar MBK.

##### b. Jalur harus menerus dari titik satu ke titik lainnya

Jalur pejalan kaki yang berada pada segmen 3 tidak menerus sehingga arahan penataan jalur pejalan kaki dengan penambahan *ramp* yang diletakkan di setiap persimpangan maupun prasarana ruang pejalan kaki yang memasuki *enterance* bangunan. Jalur pejalan kaki pada segmen 3 tidak menerus karena adanya bagian yang tidak memiliki jalur pejalan kaki karena adanya pagar, untuk segmen 3 dibangun jalur pejalan kaki yang disesuaikan dengan kondisi jalur pejalan kaki lainnya.

##### c. Kemudahan menyeberang

Segmen 3 belum memiliki penyeberang. Arahan penataan untuk segmen 3 adalah dengan pengadaan 2 fasilitas penyeberangan dengan jenis *zebra cross* dengan pelikan. Pengadaan *traffic calm* dengan jenis *Speed tables*.

##### d. Keberadaan lampu penerangan

Jalur pejalan kaki pada segmen 3 belum dilengkapi dengan lampu penerangan khusus pejalan kaki. Arahan penataan untuk segmen 3 adalah dengan pengadaan lampu penerangan khusus untuk jalur pejalan kaki yang ditempatkan pada jalur amenitas, dengan interval peletakan yaitu 10 m dan tinggi tiang lampu 4 m.

##### e. Keberadaan tempat duduk

Jalur pejalan kaki pada segmen 3 belum dilengkapi dengan tempat duduk. Arahan penataan untuk segmen 3 adalah dengan pengadaan tempat

duduk bagi pejalan kaki yang diletakan di jalur amenitas, dengan lebar 40 cm dan panjang 250 cm serta memiliki interval peletakan yaitu 10 m.

f. Keberadaan tempat sampah

Jalur pejalan kaki pada segmen 3 belum dilengkapi dengan tempat sampah untuk pejalan kaki. Arahan penataan untuk segmen 3 adalah dengan pengadaan tempat sampah khusus untuk pejalan kaki yang ditempatkan di samping jalur pejalan kaki yaitu pada jalur amenitas dengan besaran sesuai kebutuhan. Tempat sampah diletakan setiap 20 m yang terbuat dari bahan dengan durabilitas tinggi.

g. *Ramp* dan marka penyanggah cacat harus dapat digunakan oleh penyanggah cacat dalam mencapai tujuan

Arahan penataan untuk segmen 3 dengan menambahkan marka untuk kaum *difable* atau para penyanggah cacat dengan memanfaatkan tekstur ubin pemandu (ubin garis-garis) dan untuk situasi di sekitar jalur yang membahayakan dapat memanfaatkan tekstur ubin peringatan (ubin dot/bulat).

2) Kenyamanan

Arahan penataan jalur pejalan kaki pada segmen 3 berdasarkan kriteria kemudahan adalah sebagai berikut:

a. Jalur memiliki lebar yang nyaman

Keberadaan PKL, lahan parkir dan kios yang membuka lapak pada jalur pejalan kaki mengurangi lebar efektif jalur pejalan kaki. Lebar efektif eksisting jalur pejalan kaki pada segmen 3 masing masing zona yaitu 0,8 dan 2,1 m dengan LOS terendah yaitu E. Arahan penataan untuk segmen 3 adalah dengan membuat lebar efektif jalur pejalan kaki menjadi 2 m yaitu dengan peniadaan hambatan jalur pejalan kaki. Untuk segmen 3 zona 2 lebar jalur pejalan kaki dilebarkan menjadi 5 m dengan lebar maksimal pemanfaatan lahan untuk KUKF maksimal sebesar 2,4 m.

b. Jalur pejalan kaki memiliki permukaan yang tidak licin dan tidak rusak

Ditemukan beberapa titik perkerasan jalur pejalan kaki yang rusak pada segmen 3 arahan penataan untuk segmen 3 yaitu dengan mengganti material perkerasan jalur pejalan kaki dengan material yang padat, kokoh, stabil dan tidak licin.



- c. *Ramp* memiliki derajat kemiringan yang landai

Arahan penataan untuk segmen 3 adalah penyediaan *ramp* dengan tingkat kelandaian tidak lebih dari 10%.

3) Keindahan

Arahan penataan jalur pejalan kaki pada segmen 3 berdasarkan kriteria keindahan adalah sebagai berikut:

- a. Ruang perjalan kaki memiliki material penutup tanah yang berpola dengan kualitas estetika yang baik

Perkerasan jalur pejalan kaki didesain berpola dengan material batu sikat dengan paduan warna yang memiliki kualitas estetika yang baik namun tetap memperhatikan pemilihan material yang padat, kokoh, stabil dan tidak licin. Penutup titik kontrol drainase dengan material metal.

4) Interaksi

Arahan penataan jalur pejalan kaki pada segmen 3 berdasarkan kriteria Interaksi adalah sebagai berikut:

- a. Papan Informasi dapat diletakkan pada titik interaksi sosial agar dapat memenuhi kebutuhan ekonomi kawasan

Perlu penambahan papan informasi pada titik interaksi sosial segmen 3 dengan papan informasi yang memuat lokasi-lokasi wisata yang ada dikota Blitar supaya wisatawan dapat dengan mudah mengetahui dan mengunjungi.

- b. Vegetasi peneduh lebih banyak terletak pada titik interaksi sosial

Arahan untuk segmen 3 dengan penambahan pohon peneduh pada titik-titik interaksi dan pemilihan jenis pohon yang bermassa lebat.



**Gambar 4. 47 Foto Potongan Segmen 3 Sebelum Desain**



**Gambar 4. 48 Foto Potongan Segmen 3 Setelah Desain**

Foto segmen 3 setelah desain menunjukkan perubahan untuk kriteria kemudahan yaitu nampak perbedaan dengan foto eksisting dimana terdapat penambahan jalur pejalan kaki pada zona yang sebelumnya merupakan pagar dan jalur pejalan kaki sudah dilengkapi dengan fasilitas penunjang sesuai dengan persepsi wisatawan yaitu pengadaan tempat duduk, tempat sampah dan lampu penerangan. Jalur dibuat menerus dengan penambahan *ramp* dan penambahan penyeberangan jenis *zebra cross* dengan pelikan. Penambahan marka untuk kemudahan pejalan kaki dengan kebutuhan khusus.

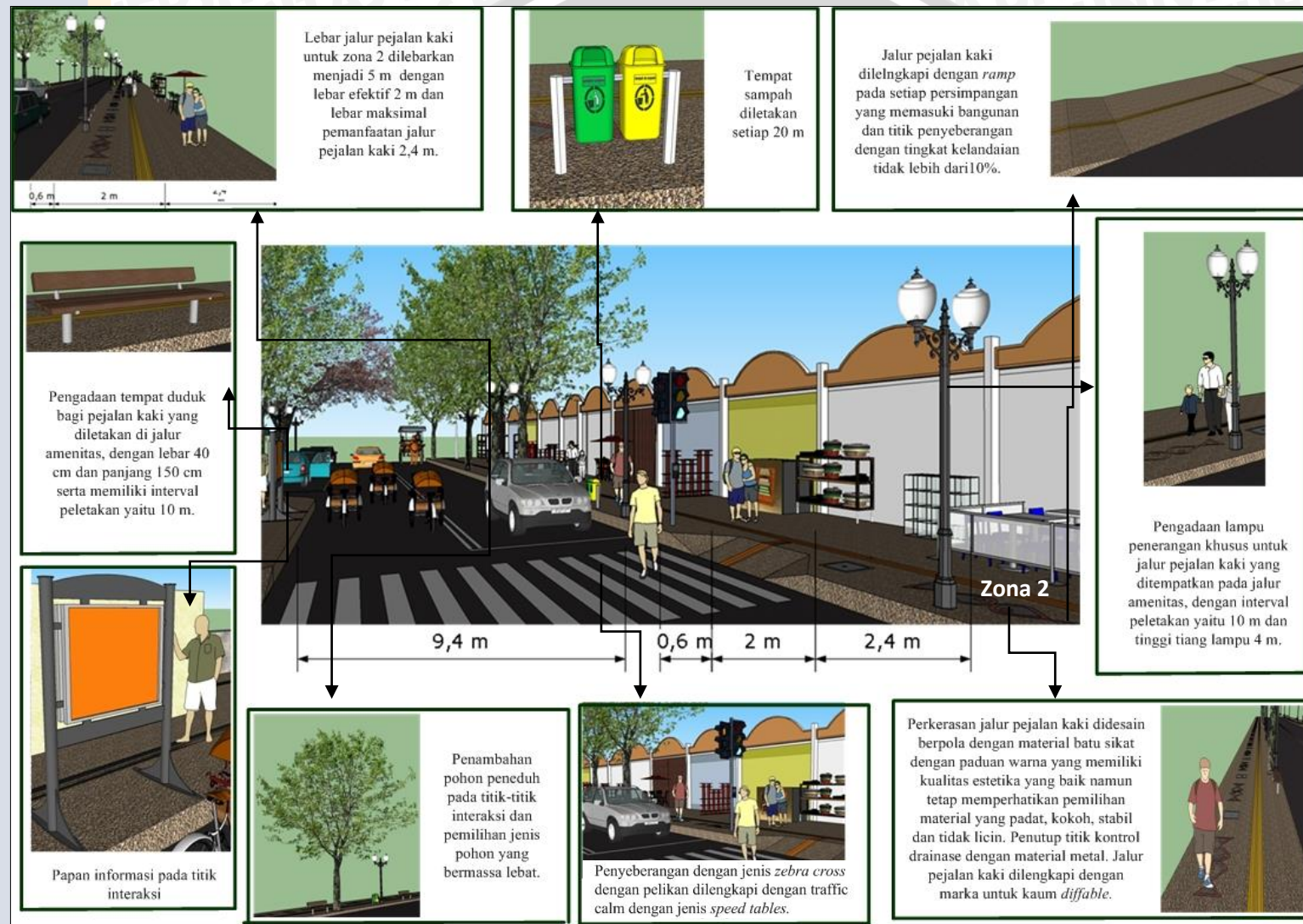


Untuk kriteria kenyamanan *ramp* dibuat dengan tingkat kelandaian yang tidak melebihi 10%. Perkerasan jalur pejalan kaki didesain berpola dengan material batu sikat dengan paduan warna yang memiliki estetika yang baik ditampilkan dalam desain untuk memperbaiki kriteria keindahan. Sedangkan untuk kriteria interaksi untuk segmen 3 dengan penambahan pohon peneduh pada titik interaksi dan penambahan papan informasi.



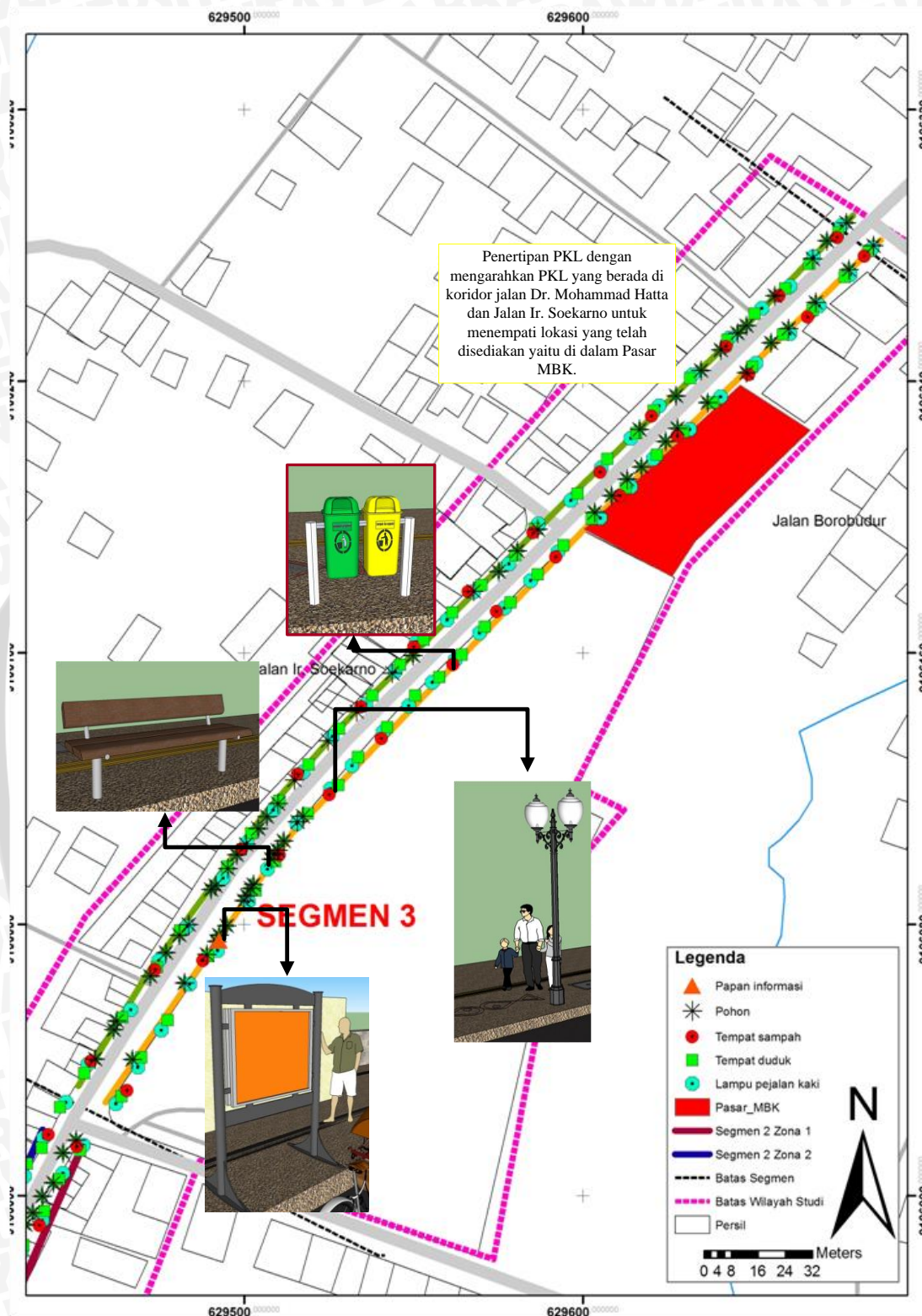
**Gambar 4. 49 Penampang Jalur Pejalan Kaki Pada Segmen 3**

Gambar penampang jalur pejalan kaki pada segmen 3 setelah penataan menunjukkan jalur pejalan kaki diperlebar menjadi 5 meter untuk zona 2, sedangkan untuk zona 1 lebar jalur pejalan kaki tetap yaitu 2,6 meter. Lebar efektif untuk pejalan kaki diatur menjadi 2 meter dengan peniadaan hambatan berupa lapak penjualan dan keberadaan PKL untuk mewujudkan lebar yang nyaman bagi pejalan kaki. Penambahan pohon dan fasilitas penunjang diletakkan pada tepi jalur pejalan kaki dengan lebar 0,6 meter. Zona 2 dengan guna lahan mayoritas berupa kios atau toko yang menjual souvenir dan oleh-oleh dengan jumlah pejalan kaki yang tinggi disediakan lebar jalur pejalan kaki sebesar 2,4 yang boleh dimanfaatkan untuk pameran sementara dan lapak penjualan kios.



Gambar 4. 50 Desain Jalur Pejalan Kaki Segmen 3





Gambar 4. 51 Penataan Jalur Pejalan Kaki Segmen 3

#### D. Perbandingan Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki

Tingkat pelayanan jalur pejalan kaki setelah adanya pengaturan lebar efektif menjadi 2 meter mengalami perubahan tingkat pelayanan pada masing-masing segmen. Perubahan tingkat pelayanan dihitung dengan menggunakan volume terbesar pada masing-masing segmen dan menggunakan lebar efektif yang baru.

**Tabel 4. 25 Perbandingan Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki**

Segmen	Zona	Waktu	Volume Pejalan Kaki	Sebelum Pengaturan Lebar Efektif		Setelah Pengaturan Lebar Efektif	
				Lebar Efektif	LOS	Lebar Efektif	LOS
1	1	Pagi	123	0,5	C	2	A
		Siang	154	0,5	C	2	A
		Sore	213	0,5	E	2	B
		Malam	112	0,5	D	2	A
1	2	Pagi	121	0,5	D	2	A
		Siang	201	0,5	E	2	B
		Sore	156	0,5	D	2	A
		Malam	121	0,5	D	2	A
2	1	Pagi	142	0,8	B	2	A
		Siang	201	0,8	C	2	A
		Sore	156	0,8	C	2	A
		Malam	54	0,8	A	2	A
2	2	Pagi	132	1	C	2	A
		Siang	123	1	B	2	A
		Sore	146	1	C	2	A
		Malam	111	1	B	2	A
3	1	Pagi	256	2,1	B	2	A
		Siang	199	2,1	B	2	A
		Sore	232	2,1	B	2	A
		Malam	36	2,1	A	2	A
3	2	Pagi	213	0,8	D	2	B
		Siang	337	0,8	E	2	C
		Sore	227	0,8	D	2	B
		Malam	212	0,8	D	2	A

Tingkat pelayanan jalur pejalan kaki setelah desain menjadi lebih baik karena adanya pengaturan lebar efektif hingga 2 meter. Dalam Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan (2000) mengatakan tingkat pelayanan untuk jalur pejalan kaki pada kawasan wisata minimal adalah dengan LOS D. Setelah desain LOS terendah adalah LOS=C yang terjadi pada hari libur aitu minggu siang yang berarti bahwa berpotensi terjadinya persinggungan kecil ketika pejalan kaki bergerak pada zona tersebut dan pejalan kaki berjalan relatif lambat karena keterbatasan ruang antar pejalan kaki. Mayoritas jalur pejalan kaki setelah desain berada pada LOS A yang berarti bahwa ruang pejalan kaki masih dapat bebas digunakan oleh para pejalan kaki termasuk bebas menentukan arah dan kecepatan berjalan tanpa menimbulkan gangguan antar sesama pejalan kaki.